

Geografia

Brasil – Espaço Econômico – Transporte e Comunicação – [Médio]

01 - (UFTM MG)

(...) funcionam lado a lado sistemas de movimentos rápidos (com os aviões) e lentos (com os rios), mostrando a coexistência de nexos característicos da globalização e de atividades tradicionais num território tornado conhecido pelas modernas técnicas de informação, mas que permanece escassamente ocupado.

(Milton Santos, Atlas Nacional do IBGE – 2000)

O texto refere-se:

- a) à Campanha gaúcha
- b) à Zona da Mata Mineira
- c) à Região Amazônia
- d) ao eixo econômico Brasília-Goiânia
- e) ao domínio dos Mares de Morros

02 - (Mackenzie SP)

O BNDES planeja ressuscitar o transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Inicialmente, nove regiões deverão ser beneficiadas com a implantação de trens em trechos com extensão entre 60 km e 200 km, ligando ao menos duas cidades de no mínimo 100 mil habitantes. A idéia é aproveitar os trilhos ferroviários que aqui vêm sendo abandonados(....) (Folha de São Paulo - 07/08/2000)

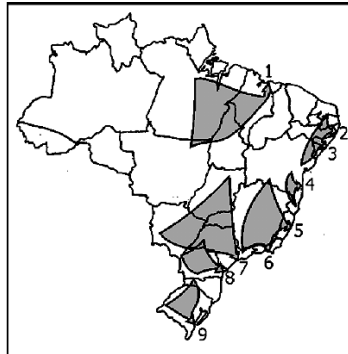
Associando o texto aos conhecimentos que se têm das redes ferroviária e urbana do Brasil, é INCORRETO afirmar que:

- a) a implantação deverá privilegiar a fachada litorânea do país.
- b) o sistema poderá integrar o litoral ao interior do país.
- c) a região Sudeste oferece boas condições para a implantação.
- d) a Zona da Mata Nordestina atende às exigências necessárias para a implantação.

- e) o sistema poderá integrar as regiões Sudeste e Sul.

03 - (Mackenzie SP)

O escoamento da produção para os portos de exportações é facilitado pelos corredores de exportações, assinalados no mapa abaixo.



Assinale a alternativa que identifica, respectivamente, os dois principais portos exportadores de minérios (ferro e manganês) e produtos siderúrgicos.

- a) 1 e 9
- b) 4 e 8
- c) 5 e 9
- d) 1 e 5
- e) 1 e 7

04 - (PUC RJ)

Os transportes têm um papel fundamental na geografia do desenvolvimento de um país. Com relação ao caso brasileiro **NÃO** podemos afirmar que:

- a) As ferrovias, construídas antes de 1930, tinham um traçado em rede que possibilitava a integração das regiões mais povoadas do país - o Nordeste e o Sudeste.
- b) As malhas ferroviária e rodoviária existentes até o final da década de 20 não atendiam às necessidades surgidas, a partir de 30, com o desenvolvimento industrial.
- c) O transporte rodoviário tornou-se marco de referência para a atual organização do território, a partir do Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), devido à implantação da indústria automobilística.

- d) A navegação costeira, no período 1950-1990, reduziu sua participação no transporte de mercadorias devido ao envelhecimento da frota mercante e à deterioração da infra-estrutura portuária.
- e) O transporte rodoviário oferece, em relação aos outros meios de transporte, maior rapidez e eficiência, sendo responsável, em 1995, pelo deslocamento da maior parte de cargas e de passageiros.

05 - (PUC RS)

Quanto aos meios de transporte no Brasil, é correto afirmar que:

- a) as ferrovias gaúchas ganham importância em relação às rodovias nas primeiras décadas do século XX, devido à expansão da sojicultura.
- b) as rodovias são mais utilizadas no Brasil devido ao baixo custo em relação às hidrovias e às ferrovias, sendo que a grande maioria foi construída pelo poder público na década de setenta do século passado.
- c) as multinacionais automobilísticas incentivaram o desenvolvimento das rodovias no Brasil, que estão cada vez mais atreladas ao consumo do petróleo como fonte de energia.
- d) o sistema hidroviário brasileiro é considerado de qualidade comparável à do europeu, destacando-se o caso gaúcho do Rio Jacuí, que transporta cargas pesadas desde a época colonial.
- e) o principal aeroporto do estado gaúcho está localizado em Porto Alegre, sendo o maior da Região Sul, embora tenha abrangência apenas nacional.

06 - (UFF RJ)

Hidrovia Araguaia-Tocantins



Fonte: Jornal Diário de Cuiabá, 27/05/2000.

O mapa apresenta grande parte do traçado territorial projetado para a hidrovía Araguaia – Tocantins. A respeito desse projeto afirma-se:

- I. Objetiva a integração de regiões por meio do transporte intermodal regional e, a partir deste, a vinculação aos principais mercados nacionais e internacionais. Entretanto, esse projeto hidroviário vem recebendo críticas das populações ribeirinhas locais – principalmente das sociedades indígenas – em função dos problemas socioambientais que poderão surgir com sua implantação.
- II. Visa a constituir um corredor de exportação, integrando os afluentes da margem esquerda do Rio Amazonas e a BR – 183 com os mercados dos países do Pacífico Sul. Contudo, esse projeto hidroviário tem sido objeto de crítica por parte dos ambientalistas e do Conselho Nacional dos Seringueiros, devido ao desmatamento que, provavelmente, provocará.
- III. Apresenta-se como uma solução para o barateamento do custo dos transportes de bens produzidos nas regiões Norte e Centro-Oeste. Porém, as obras de construção de eclusas e de dragagem no leito do rio podem causar sérios danos ao meio, segundo opinião de diversos segmentos do movimento de ambientalistas.
- IV. Define-se como um amplo planejamento de transporte intermodal (rodoviário – ferroviário – hidroviário), cujo objetivo maior é integrar as regiões Centro-Oeste e Nordeste, tendo em vista as trocas comerciais e a expansão do mercado de trabalho. Contudo, tem sofrido oposição de políticos locais por não incluir os poderes municipais na gestão das obras.

Com relação a estas afirmativas, conclui-se:

- a) Apenas a I e a III são corretas.
- b) Apenas a II é correta.
- c) Apenas a II e a IV são corretas.
- d) Apenas a IV é correta.
- e) Todas são corretas.

07 - (UFF RJ)

A rede hidrográfica da região metropolitana do Rio de Janeiro apresenta graves problemas ambientais que repercutem, diretamente, na já agonizante Baía de Guanabara. Esses problemas dos “rios cariocas” resultam, principalmente:

- a) os processos naturais de erosão e sedimentação acelerada em uma rede de drenagem dominada por relevo montanhoso;
- b) da ausência de obras de engenharia sanitária que impeçam o encontro dos rios poluídos das vertentes com os rios não poluídos da baixada;
- c) da elevada concentração demográfica nas áreas ribeirinhas, o que impede a realização de programas de despoluição dos rios;
- d) da localização industrial que acompanhou, especialmente, as margens dos rios, em função das necessidades de abastecimento de água;
- e) do lançamento de lixo, detritos e esgoto nas bacias de drenagem, profundamente alteradas por obras de canalização artificial.

08 - (UFF RJ)

A respeito dos meios de transportes e comunicação no Brasil, conclui-se que:

- a) valorizam, na atualidade, o transporte aéreo, na medida em que se aceleram os fluxos comerciais e as relações interempresariais a longa distância;
- b) estão, hoje, pautados numa política de valorização do sistema ferroviário cujo objetivo é corrigir as distorções criadas pela exclusividade dada às rodovias;

- c) pouco evoluíram para além de uma tentativa de interligação das vias fluviais nos últimos anos, visando a concentrar o transporte brasileiro nos rios;
- d) vêm priorizando as conexões intermodais regionais, em vista da importância que os mercados adquirem com a globalização;
- e) têm assumido, nas últimas décadas, um papel fundamental na integração regional, através de rodovias como a Belém-Brasília, a Cuiabá-Santarém e a Transamazônica.

09 - (PUC MG)

Quando ao fluxo do transporte no Brasil:

- I. A opção por rodovias diz respeito ao modelo de desenvolvimento industrial adotado pelo país, configurando-se como um meio de transporte imposto pelos interesses de vários setores industriais.
- II. a rede ferroviária apresenta ainda uma configuração semelhante à existente nas primeiras décadas deste século, refletindo um traçado periférico típico de países cujas economias se voltam para o exterior.
- III. Há uma tendência natural em afirmar que as Bacias do Amazonas ou do Araguaia-Tocantins recebem o maior fluxo interno de cargas através dos rios, mas é nas bacias isoladas do Sudeste que são registrados os maiores volumes de carga transportada.

Responda de acordo com o seguinte:

- a) se for correta apenas a afirmativa I.
- b) se forem corretas apenas as afirmativas I e II.
- c) se forem corretas apenas as afirmativas I e III.
- d) se forem corretas apenas as afirmativas II e III.
- e) se forem corretas as afirmativas I, II e III.

10 - (UEG GO)

Em qualquer país, o sistema de transporte desempenha um papel fundamental no que se refere ao processo de desenvolvimento e à integração do território.

Sobre o sistema de transporte brasileiro, marque a alternativa INCORRETA:

- a) A implantação e a expansão do sistema ferroviário estiveram vinculadas à cafeicultura. Diante da crise desse setor, o ritmo de expansão do sistema ferroviário diminuiu e entrou em decadência, principalmente a partir de 1950, pela concorrência do sistema rodoviário.
- b) Atualmente, o sistema de transporte encontra-se totalmente integrado, com rodovias, ferrovias e hidrovias distribuídas e todo o território nacional, formando um sistema internacional de última geração.
- c) Os interesses do capital internacional ligados principalmente à indústria automobilística e às companhias de petróleo, além da política de integração nacional, foram os fatores responsáveis pela expansão e consolidação do sistema rodoviário nacional.
- d) Nos últimos anos, o sistema hidroviário da bacia Paraná-Paraguai vem-se modernizando para atender principalmente ao setor agrícola do Centro-Sul, cuja crescente produção é escoada em parte por essas vias com custos inferiores ao do transporte rodoviário.
- e) O transporte rodoviário de cargas é considerado desvantajoso em relação ao ferroviário e ao hidroviário, por apresentar pequena capacidade de carga, alto consumo de combustível e desgaste de componentes, altas tarifas, gerando o encarecimento dos produtos transportados.

11 - (PAIES MG)

O setor de transportes tem um papel fundamental no processo de desenvolvimento econômico e de integração de um país. Com relação ao caso brasileiro, é INCORRETO afirmar que

- a) o desenvolvimento do transporte ferroviário, orientado no sentido do interior para o litoral, esteve diretamente ligado à expansão da economia cafeeira agroexportadora.
- b) os governos militares, a partir de 1964, optaram por novos meios de integração, como o setor de telecomunicação, abandonando os grandes projetos rodoviários.
- c) a construção de Brasília deu maior impulso à integração nacional, através da construção de grandes rodovias ligando a nova capital ao restante do país.
- d) o Plano de Metas, no governo de Juscelino Kubitschek, priorizou os setores de energia e houve grandes investimentos, principalmente na construção e pavimentação de rodovias.

12 - (UNIFOR CE)

Somente a partir dos anos de 1940, quando os processo de urbanização e industrialização se tornam mais visíveis no Sudeste é que o território brasileiro começa a ser integrado, tendo essa região como centro polarizador. O sistema de transporte que começa a ser estruturado nessa época:

- a) caracterizou-se como sistema intermodal, com integração de vários meios de transporte.
- b) privilegiou o sistema ferroviário, em detrimento de todos os outros sistemas.
- c) adotou a rodovia como sistema de circulação de pessoas e a ferrovia para o transporte de mercadorias.
- d) privilegiou o modelo rodoviário, cuja agilidade facilitou a criação do mercado em nível nacional.
- e) subutilizou as formas de integração terrestre em detrimento dos transportes hidroviários.

13 - (UNIUBE MG)

O estado de São Paulo apresenta uma tendência de expansão das áreas industriais pelo interior, e entre os principais fatores que influenciam essa situação destaca-se a dotação de infra-estruturas energéticas e de transportes. Em relação à infra-estrutura de transportes, quatro grandes eixos rodoviários, que interligam a capital estadual a importantes centros urbanos regionais, configuram-se como os mais importantes. Em relação a esses eixos industriais, relacione as colunas abaixo, numerando a segunda coluna de acordo com a primeira.

- 1. Sistema Anchieta-Imigrantes
- 2. Via Dutra
- 3. Via Washington Luís
- 4. Via Anhanguera
- 5. Via Castelo Branco

- () estrutura o corredor industrial Campinas-Araraquara.
- () estrutura o corredor industrial Jundiaí–Campinas-Ribeirão Preto.
- () liga a capital paulista à aglomeração industrial da Baixada Santista.
- () impulsiona a industrialização da região de Sorocaba.
- () sustenta pólos industriais no Vale do Paraíba.

Marque, a seguir, a alternativa que contém a associação correta, quando lida de cima para baixo.

- a) 2, 1, 5, 3 e 4.
- b) 3, 4, 1, 5 e 2.
- c) 4, 3, 2, 1 e 5.
- d) 5, 4, 3, 2 e 1.

14 - (UNICE CE)

Os corredores de exportação são áreas dotadas de uma infra-estrutura que envolve o transporte, a armazenagem e a comercialização de produtos de exportação.

São exemplos de corredores de exportação no Brasil:

- a) Santos, Paranaguá, Recife e Belém
- b) Rio Grande, Vitória, Tubarão e Fortaleza
- c) Santos, Curitiba, Vitória e São Paulo
- d) Americana, Distrito Federal, Cuiabá e Fortaleza
- e) Manaus, Recife, Terezina e Natal

15 - (UNIRIO RJ)

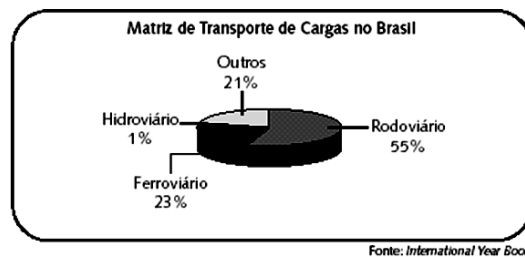
“À exceção de um ou outro prédio bom, os demais são, na verdade, pequenas e pobres choupanas... É (pois) um bairro a criar-se. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim(...)Não podemos duvidar da acção civilizadora dos nossos *tramways*, que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso, dilatando assim o seu percurso, com aumento de renda.” Relatório da Companhia Jardim Botânico de bondes - 25/08/1894 In: *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* Mauricio de A. Abreu

“Mais 80 mil passageiros com nova estação em Copacabana. As obras de implantação da linha 1 entre as estações Arcoverde e Siqueira Campos, as duas localizadas em Copacabana, foram iniciadas em dezembro de 99 e têm prazo de 30 meses para serem concluídas” . (*Jornal O Globo* /2000). Os textos apresentam dois momentos dos transportes em Copacabana, que se referem respectivamente ao (à):

- a) estímulo no processo de verticalização e à modernização dos transportes urbanos

- b) fator de revalorização de área decadente e à ocupação seletiva do espaço
- c) fixação de população urbana em área já ocupada e à desaceleração do crescimento urbano
- d) papel indutor no desenvolvimento urbano da cidade e à adequação de infraestrutura numa área densamente ocupada
- e) transformação do sistema viário da cidade e ao incentivo à ocupação da zona oeste

16 - (UNICAMP SP)



- a) Explique por que, no Brasil, os transportes mais baratos são o hidroviário e o ferroviário.
- b) Por que, apesar dos custos, a maior parte dos transportes de carga no Brasil é feita por rodovias?

17 - (UFMG)

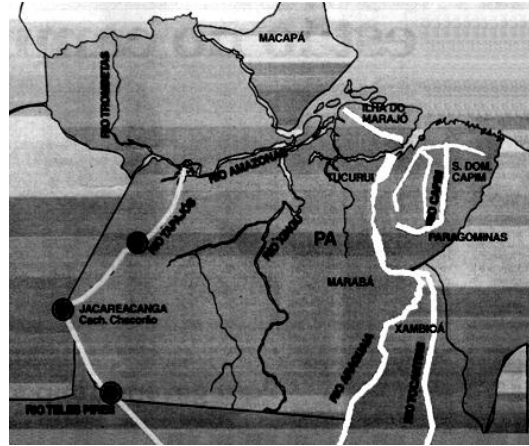
No Brasil, o setor de transportes tem passado por mudanças significativas nos últimos tempos.

Todas as alternativas apresentam características que refletem essas mudanças, **EXCETO**:

- a) A extinção do monopólio estatal nos setores de transportes tecnologicamente mais avançados, a exemplo do dutoviário – oleodutos, gasodutos e minerodutos – e do hidroviário.
- b) A incorporação, pelo Estado, de novas formas de parceria e de financiamento, visando à recuperação e à expansão da infra-estrutura do setor de transportes.
- c) A participação crescente do setor privado, por meio de concessões estatais, em atividades de exploração de trechos de rodovias federais e estaduais.
- d) A privatização do sistema ferroviário estatal, mediante transferências ou concessões à iniciativa privada de sua estrutura operacional – linhas, instalações e equipamentos.

18 - (UFPA)

O mapa abaixo identifica vias de circulação no Estado do Pará (representadas em tons de branco) que têm definido novas estratégias de articulação inter e intra-regional da Amazônia. Essas vias de circulação correspondem às (aos):

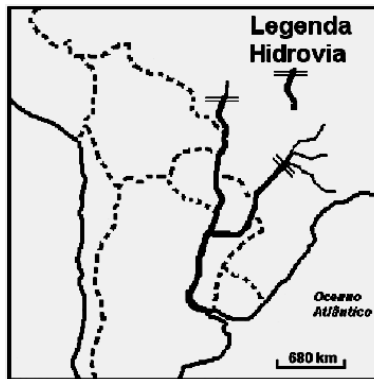


Fonte: *O Liberal*, 06/06/99, C. Painei, p. 09

- ferrovias, consideradas desde a década de oitenta como as principais vias de transporte para o escoamento dos produtos minerais extraídos na Amazônia, a exemplo da Estrada de Ferro Carajás
- hidrovias planejadas, implementadas ou em vias de implementação, que redimensionam as estratégias de circulação do espaço regional, há algumas décadas marcadas pela ênfase às rodovias
- aerovias, que substituem gradativamente a importância dos rios e das rodovias, devido às particularidades que caracterizam o espaço regional amazônico, com a presença da floresta densa e dos grandes rios que dificultam a circulação interna
- rodovias, principais elementos de ocupação do espaço regional desde a década de sessenta, que tiveram grande importância com a implantação do Programa de Integração Nacional no processo de exploração econômica da região
- complexos integrados de circulação, que articulam diferentes formas de transporte (ferroviário, hidroviário, aeroviário e rodoviário) buscando diminuir custos, bem como proporcionar uma maior rapidez nos deslocamentos

19 - (FUVEST SP)

O cartograma representa a hidrovia Paraná-Paraguai, parcialmente implementada. Para o Brasil, a conclusão da obra:



Adap. de Bucher, 1994

- a) inviabilizará outras modalidades de transporte, afetando a indústria e o mercado automobilístico.
- b) aumentará as distâncias percorridas e os custos de produtos de exportação, por tratar-se dos mais caros meios de transporte.
- c) poderá afetar o equilíbrio de áreas inundáveis do Pantanal, por necessitar do aprofundamento e alargamento de canais.
- d) inviabilizará financeiramente os terminais portuários do sul do país, pois Paraguai e Bolívia ganharão autonomia marítima.
- e) inviabilizará o aproveitamento do recurso hídrico para outros fins, como a geração de eletricidade.

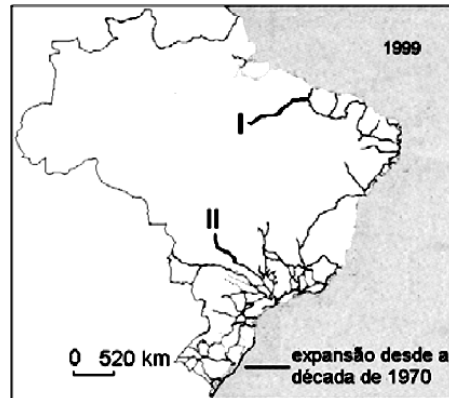
20 - (UFAM)

A BR-174, que liga Manaus (AM) a Boa Vista (RR), é um tipo de rodovia:

- a) de ligação
- b) radial
- c) transversal
- d) diagonal
- e) longitudinal

21 - (FUVEST SP)

Observe o mapa: Ferrovias no Brasil - 1999.



Fonte: Adapt. IBGE, 2003.

Assinale a alternativa que relaciona corretamente a expansão da malha ferroviária no Brasil nas Regiões I e II.

Região I		Região II	
Produto	Porto	Produto	Porto
a) Ouro	Belém	Soja	Paranaguá
b) Ferro	Pecem	Laranja	Santos
c) Ouro	Itaqui	Laranja	Paranaguá
d) Ouro	Belém	Soja	S. Sebastião
e) Ferro	Itaqui	Soja	Santos

22 - (UFJF MG)

Leia, com atenção, o texto abaixo.

“A falta de estrutura nos principais portos do país pode prejudicar o aumento da demanda, provocado, principalmente, pelo maior volume no escoamento por rodovias e ferrovias. O porto de Santos, o maior da América Latina, está funcionando no seu limite. Além de escoar parte da safra agrícola, que cresce a cada ano e promete um novo recorde para 2004, o porto de Santos também responde por 40% das exportações de produtos industrializados que precisam ser transportados em containeres, hoje em falta no porto.”

Fonte: *O GloboOnline*, 26/7/2004. www.globo.com.br

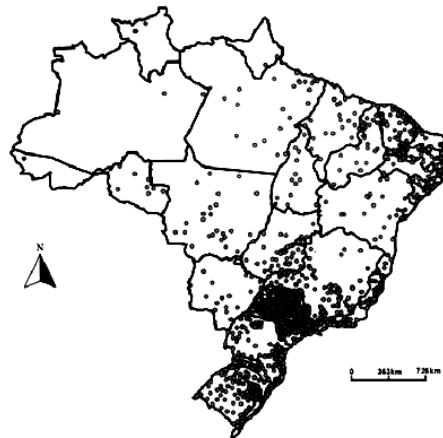
Com base nas informações do texto e em relação à política portuária brasileira, é CORRETO afirmar que:

- a) o Custo Brasil é o responsável pela intensa competitividade entre as indústrias, porque possibilita uma diversidade de opções para a exportação.
- b) o escoamento de mercadorias através de rodovias e ferrovias diminui o custo da mercadoria, estimulando a competitividade entre os portos.
- c) os containeres são recipientes utilizados para exportar apenas grãos, por isso estão em falta nos portos brasileiros, provocando o aumento dos custos.
- d) as empresas estrangeiras, que compraram os portos brasileiros, esperam financiamento do BNDES para empreender a modernização necessária.
- e) apesar da importância do porto de Santos, o custo embarque/desembarque é muito alto, em consequência de ineficiências, como o excesso de mão-de-obra.

23 - (UFG GO)

Observe o mapa a seguir:

MUNICÍPIOS COBERTOS POR TELEFONIA CELULAR – BRASIL – 1997



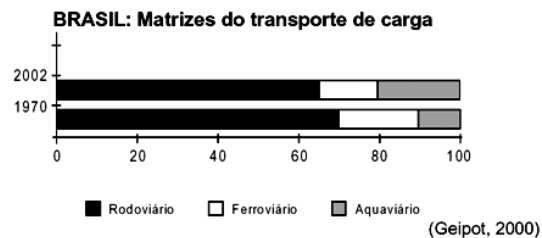
SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 4 ed. São Paulo: Record, 2002. p. VII.

Com o atual fenômeno da globalização, o território brasileiro é chamado a oferecer as bases materiais à economia globalizada, que conjuga as cadeias de produção e consumo às redes de circulação. A conjugação dessas cadeias, nas regiões, com a rede de comunicação de telefonia celular móvel, pode ser identificada pela:

- a) dispersão da rede na Região Norte, devido à criação da Zona Franca de Manaus.
- b) dispersão da rede na Região Centro-Oeste, devido ao desenvolvimento do turismo ecológico.
- c) concentração da rede no litoral da região Nordeste, em consequência da localização dos portos.
- d) concentração da rede na Região Sul, em consequência da presença da população de origem européia.
- e) concentração da rede na Região Sudeste, devido à presença do capital financeiro.

24 - (UNIFOR CE)

Observe o gráfico para responder à questão.



A leitura do gráfico e seus conhecimentos sobre a economia brasileira permitem afirmar que

- a) a diminuição do uso das rodovias está relacionada à onda de privatizações do setor que degradou a qualidade das estradas.
- b) embora a malha ferroviária seja pequena e antiquada, tem aumentado o volume de cargas transportado.
- c) o aumento da participação do transporte aquaviário deve-se à crescente utilização dos rios Madeira e Tietê-Paraná.
- d) atualmente, a maior parte dos investimentos estatais tem sido direcionada para a construção de hidrovias.
- e) após um período de privatização, várias ferrovias voltaram a ser estatizadas, o que aumentará sua utilização.

25 - (UFPA)

Desde a década de 1950, rodovias de grandes dimensões são construídas na Amazônia. Sobre o que significa e a justificativa da construção dessas rodovias é correto afirmar:

- a) A rodovia Transamazônica foi construída na década de 1980 tendo em vista criar alternativas para o escoamento da soja da região Centro-Oeste, em especial do Estado do Mato Grosso.
- b) A rodovia Cuiabá-Santarém foi construída no âmbito do Plano de Integração Nacional – PIN –, na década de 1970. Hoje representa um dos principais eixos de integração nacional em que se projetam alternativas para o escoamento de grãos do Centro-Oeste, em especial da soja.
- c) A rodovia Belém-Brasília constituiu um dos principais corredores de exportação de produtos do Estado de Goiás. Essa rodovia foi construída no âmbito do Plano de Transportes do Governo Juscelino Kubitschek.
- d) A rodovia Cuiabá-Santarém foi construída para a consolidação da integração da Amazônia ao Centro-Sul. A política de planejamento regional do Estado brasileiro prioriza a recuperação das rodovias federais que possam servir de eixos de consolidação do povoamento.
- e) A rodovia Madeira-Mamoré constituiu um eixo rodoviário estratégico. Constitui uma das principais alternativas para a implantação, em suas margens, de projetos de colonização no âmbito do Plano Nacional de Reforma Agrária.

26 - (PUC SP)

Leia com atenção:

“Um novo, desconhecido e próspero Nordeste, uma nova fronteira agrícola que se consolida ano a ano com a produção de grãos no oeste da Bahia, sul do Maranhão e sudeste do Piauí. É esta a nova aposta da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) para tirar do papel o secular projeto da Transnordestina. Com investimentos de R\$ 4,5 bilhões em reforma ou ampliação de 1.860 quilômetros de trilhos, o governo federal planeja interligar as áreas produtoras de soja, milho e algodão aos Portos de Suape, em Pernambuco, e de Pecém, no Ceará.”

(Jornal do Comércio. Nova fronteira agrícola aguarda a

Transnordestina. 14/05/2006).

Sobre essa nova realidade nordestina, é correto afirmar que

- a) os grãos mais produzidos nessa área são o milho e o algodão, por serem lavouras que se adaptam melhor ao cerrado do que a soja.
- b) o progresso agrícola na região mencionada é uma demonstração da adaptação das lavouras modernas às regiões de caatinga e à seca.
- c) os investimentos na ferrovia serão bem-vindos, mas não precisarão ser muito grandes em razão da proximidade das áreas de plantio em relação ao litoral.
- d) no cerrado nordestino as chuvas são regulares, em especial nas chapadas; os terrenos são planos e facilitam a mecanização das lavouras. Essas são virtudes importantes da área.
- e) embora a ferrovia seja um bom investimento por garantir um acesso direto a portos marítimos dos produtos agrícolas, a região já está bem assistida por rodovias federais.

27 - (UFPR)

Sobre o transporte ferroviário, é correto afirmar:

- a) O Brasil foi um dos países pioneiros (na América do Sul) na construção de ferrovias, mas hoje a sua malha ferroviária é pequena em relação às dimensões do território nacional e poucas de suas linhas são eletrificadas.
- b) A ferrovia não é economicamente vantajosa para países de pequenas dimensões por ser um transporte de alta capacidade, mas cumpre um papel de grande importância para países continentais, como o Brasil.
- c) No Brasil, a construção de ferrovias só foi intensa durante as décadas de 1930 a 1950, devido à oferta de carvão mineral no mercado interno ser maior do que a oferta de petróleo.
- d) O pioneirismo do Brasil na expansão ferroviária se deveu ao fato de que os grandes rios do país atravessam áreas de planaltos, sendo portanto pouco navegáveis.
- e) O transporte ferroviário entrou em declínio na Europa porque os oleodutos, gasodutos e minerodutos mostraram-se mais econômicos para o transporte de cargas a longas distâncias.

28 - (FGV)

Sobre a TV digital, indique abaixo a afirmação correta:

- a) O governo brasileiro, depois de longas pesquisas e debates, optou pelo desenvolvimento de um padrão de TV digital nacional, de modo a garantir a programação desenvolvida no Brasil.

- b) Para decidir sobre o modelo de TV digital que será adotado no país, o governo brasileiro realizou vários estudos em torno de três padrões: o americano, o japonês e o europeu.
- c) O governo brasileiro já optou pela adoção do padrão de TV digital americano, em razão do compromisso estabelecido com empresas americanas de instalarem indústrias de informática no Brasil.
- d) O Brasil está desenvolvendo, em parceria com a China e a Índia, um padrão de TV digital que poderá ser uma alternativa aos padrões atualmente dominantes no mundo (americano e europeu).
- e) A adoção do padrão de TV digital no Brasil está atrasada, em razão dos enormes custos que implicará, tendo em vista que os brasileiros interessados no serviço terão que trocar seus aparelhos de TV.

29 - (FMJ SP)

A questão está relacionada ao mapa e ao texto a seguir. A soja do Mato Grosso sai por rodovia para Paranaguá ou segue por ferrovia para Santos ou, ainda, por rodovia para Porto Velho e por hidrovias até Itacoatiara, num longo caminho para o reembarque rumo ao exterior.



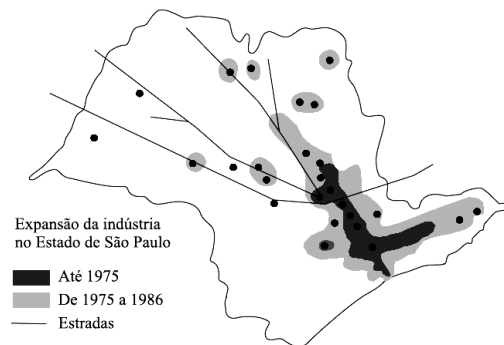
(O Estado de S.Paulo, 19.03.2006. Suplemento Novo mapa do Brasil)

As análises do mapa e do texto permitem concluir que

- a) a criação de espaços de avanço tecnológico no interior do País é condição fundamental para a expansão da fronteira agrícola.
- b) os produtos de exportação têm possibilitado a organização do espaço da região central do Brasil.
- c) a crescente utilização do transporte hidroviário para grandes cargas tem impulsionado a produção agrícola nacional.
- d) a privatização da rede ferroviária transformou-se em um obstáculo para a circulação de mercadorias no espaço nacional.
- e) a deficiente rede de infra-estrutura de transportes diminui a competitividade agrícola do País no exterior.

30 - (FGV)

Considere o mapa apresentado.



(IBGE. Cadastro de Empresas. 2000)

Assinale a alternativa que interpreta corretamente as informações expressas.

- a) Os eixos rodoviários pouco interferiram como fatores locacionais das indústrias, já que as ferrovias sempre foram o principal meio de circulação no Estado desde o ciclo do café.
- b) A hidrovía do Tietê é um fator importante para a localização dos parques industriais, principalmente no escoamento da produção automobilística, visando às exportações do Mercosul.
- c) O sistema Anchieta-Imigrantes liga a metrópole de São Paulo à aglomeração industrial da Baixada Santista, passando pelo ABCD, a maior aglomeração industrial da América Latina.

- d) Na direção do Rio de Janeiro, o eixo da Via Dutra apresenta uma importante aglomeração no município de Guarulhos, interligando os pólos industriais de alta tecnologia no Vale do Ribeira Paulista.
- e) Entre as cidades de Osasco e Carapicuíba, na Grande São Paulo, estrutura-se um importante corredor industrial, atravessado pelo sistema rodoviário Bandeirantes-Anhangüera.

31 - (UFF RJ)

Observando-se a foto e levando-se em conta a idéia de “berço da cidade do Rio”, tanto a Baía de Guanabara, obra natural, quanto o Porto do Rio de Janeiro, objeto social, estão relacionados à expansão da metrópole carioca.



Fonte: Rio de Janeiro vista do céu, Fotografias de Sergio Zalis, 1905-2005.

Assinale a opção que focaliza e explicita o fator de tal expansão.

- a) Controle urbanístico, facilitando aterro de lagoas e desmonte de morros, sem interferência na Baía.
- b) Posição estratégica, permitindo intenso fluxo interno e externo de pessoas e de mercadorias.
- c) Potencial ecológico, preservando os contornos naturais e a diversificada vida aquática.
- d) Logística marítima, bloqueando qualquer ataque estrangeiro, para salvaguarda do centro da cidade.
- e) Infra-estrutura industrial, concentrando estaleiros, armazéns e refinarias de petróleo no porto carioca.

32 - (UEPB)

A circulação de pessoas e riquezas imprime mudanças profundas no espaço geográfico à medida que se transformam os sistemas de produção e consumo. Escreva com V (VERDADEIRA) ou F (FALSA) para as proposições que tratam do perfil do sistema de transportes no Brasil.

- () O Brasil construiu a terceira maior malha rodoviária do mundo, inferior apenas aos Estados Unidos e à Índia. A expansão das rodovias ocorreu simultaneamente à industrialização e à urbanização, o que explica sua concentração junto aos centros urbanos.
- () O transporte ferroviário teve seu apogeu até a década de 1920 junto à cafeicultura; hoje se encontra em processo de desestabilização. As ferrovias não integram as regiões e não foram estruturadas para atender com rapidez e eficiência à nova realidade industrial do país.
- () Os sistemas de transportes desempenharam papel fundamental no processo de crescimento econômico e na integração do território brasileiro.
- () Os corredores de exportação, dotados de toda infra-estrutura, envolvem o transporte, o armazenamento e a comercialização dos produtos, integrando as áreas de origem aos portos de exportação.

A alternativa que apresenta a seqüência correta é:

- a) VVVV
- b) VVFF
- c) FFVV
- d) FFFV
- e) VFVF

33 - (UECE)

Sobre a geografia dos meios de transporte no Brasil é possível afirmar, corretamente, que:

- a) É indiscutível a integração nacional plena com os diversos meios de transporte distribuídos de forma igualitária e homogênea.
- b) Apesar das vantagens de outros meios de transporte no território nacional, o transporte rodoviário ainda é o mais utilizado no deslocamento de pessoas e de cargas, por ser menos dispendioso que o aéreo e o ferroviário.

- c) O transporte ferroviário, no Brasil, alcançou seu esplendor no século XIX, deslocando minerais e produtos agrícolas, através de uma densa rede nacional de estradas de ferro, atualmente, abandonada.
- d) No Brasil, o transporte aéreo encontra condições que lhe são particularmente favoráveis, principalmente, em razão da dimensão do território nacional e da estrutura do seu povoamento, responsáveis por criar uma demanda de deslocamentos para os quais o avião é bem mais cômodo do que outros meios de transporte.

34 - (UNIMONTES MG)

Analise o quadro abaixo.

Volume de soja exportado pelos principais portos brasileiros

Principais portos	UF	Volume de soja exportado em 2002 (toneladas)
Porto de Paranaguá	PR	10,7 milhões
Porto de Santos	SP	7,7 milhões
Porto do Rio Grande	RS	3,9 milhões
Terminal de Tubarão	ES	2,9 milhões
Porto de São Francisco do Sul	SC	1,8 milhões
Porto de Porto Velho	RO	1,1 milhão
Porto de Itaquí	MA	0,6 milhão
Porto de Ilhéus	BA	0,5 milhão

Fonte: Antaq 2002

Sobre o assunto abordado no quadro, assinale a alternativa **INCORRETA**.

- a) A utilização de caminhões para o transporte da soja brasileira, mesmo quando as distâncias a serem percorridas são elevadas, continua sendo o mais adequado.
- b) A soja produzida no Brasil tem, como características, grandes volumes, longas distâncias para escoamento e valor agregado relativamente baixo.
- c) O escoamento da soja ocorre principalmente através dos portos de Paranaguá, Santos e Rio Grande e tem como destinos principais a China, os EUA e a Europa.
- d) Os modais, tipicamente mais eficientes para escoamento de produtos como a soja produzida no Brasil, são as ferrovias e hidrovias.

35 - (UEL PR)

Analise os quadros.

Tipos de veículos envolvidos em acidentes de trânsito
com vítimas nos estados da Região Sul do Brasil, em 2005

Tipos / UF	Paraná	Rio Grande do Sul	Santa Catarina
Automóvel/Camioneta	31.598	11.745	3.166
Caminhão/Caminhonete	4.299	1.238	94
Motocicleta	18.514	5.381	2.530
Ônibus/Microônibus	1.593	1.607	601
Outros	7.839	1.550	855
TOTAL	63.843	21.521	7.246

Frota de veículos por tipo nos estados
da Região Sul do Brasil, em 2005

Tipos / UF	Paraná	Rio Grande do Sul	Santa Catarina
Automóvel/Camioneta	2.386.547	2.431.213	1.467.387
Caminhão/Caminhonete	328.092	268.055	182.203
Motocicleta	471.376	503.176	405.229
Ônibus/Microônibus	33.744	38.460	18.946
Outros	268.884	228.336	168.004
TOTAL	3.488.643	3.469.240	2.241.769

(DENATRAN. Anuário estatístico do DENATRAN - 2005. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em: 25 jun. 2007.)

Com base nos dados é correto afirmar:

- O número baixo de acidentes com vítimas no Paraná e em Santa Catarina deve-se ao fato de suas frotas serem pequenas.
- Embora a diferença entre a frota de veículos do Paraná e do Rio Grande do Sul seja pequena, o Paraná apresentou quase três vezes mais acidentes de trânsito com vítimas.
- Quanto maior a frota de automóvel/camioneta, proporcionalmente maior é o número de acidentes com vítimas.

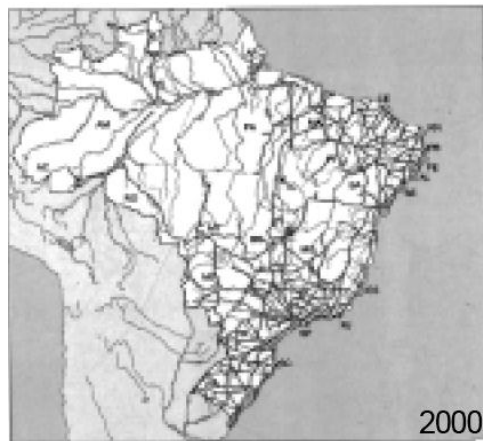
- d) As frotas de automóveis e camionetas do Paraná e Rio Grande do Sul estão abaixo do patamar dos três milhões de veículos, o que pode explicar o baixo número de acidentes com vítimas nos dois estados.
- e) O estado que tem a maior frota de motocicletas tem o maior número de acidentes com vítimas.

36 - (UFF RJ)

Brasil: logística dos transportes



— Rede Ferroviária



— Estradas Pavimentadas

fonte: Atlas Geográfico Escolar. Rio de Janeiro, IBGE, 2006, 3ª ed., p. 141

Nos mapas estão representados elementos da infra-estrutura territorial, nos exemplos das redes ferroviária e rodoviária. A análise combinada dessas redes viárias permite uma constatação, no Brasil.

Assinale a opção que melhor resume essa constatação.

- a) Preocupação oficial em ampliar a integração em escala continental, tendo em vista a extensão das redes rumo a áreas de fronteira com países vizinhos.
- b) Integração econômica desigual em escala nacional, com uma parte do território mais densamente conectada que o restante do País.
- c) Tendência de expansão da rede ferroviária, que passa a competir com as estradas pavimentadas no transporte de carga e de passageiros.
- d) Orientação de ocupação efetiva dos “espaços vazios” do País, tanto através de ferrovias quanto de estradas pavimentadas.
- e) Tendência de integração entre as regiões periféricas, com vistas a formar uma estrutura econômica policêntrica no País.

37 - (UFMS)

O Estado de Mato Grosso do Sul tem passado por profundas mudanças na sua organização territorial, nos últimos 30 anos. Torna-se nítido que o território estadual tem sido cada vez mais incorporado ao espaço produtivo nacional. Assinale a alternativa que apresenta fator favorável a essa transformação econômico-espacial.

- a) Distribuição equilibrada da população e da riqueza no território estadual, acompanhada da elevação do IDH em todas as regiões.
- b) Ocupação estratégica das áreas fronteiriças para garantir a soberania nacional.
- c) Desenvolvimento de atividades agrícolas voltadas ao abastecimento do mercado estadual, intensificando as cadeias produtivas locais.
- d) Implantação de infra-estrutura de transporte e energética, permitindo mais acessibilidade aos empreendimentos agroindustriais.
- e) Promoção do campo, reforçando o movimento de ruralização da população com a criação de assentamentos e agrovilas.

38 - (UFOP MG)

Observe os dados sobre Inclusão Digital no Brasil.

As cinco Unidades da Federação que apresentam um grau maior de Inclusão Digital			
Grandes Regiões e Unidades da Federação	Moradores em domicílios particulares permanentes	Microcomputadores	Proporção: moradores com acesso a computador / total de moradores
Distrito Federal	2.035.459	485.820	23,87%
São Paulo	36.719.202	6.603.586	17,98%
Rio de Janeiro	14.298.735	2.217.769	15,51%
Santa Catarina	5.319.919	654.177	12,30%
Paraná	9.471.919	1.097.529	11,59%

Fonte: Censo 2000 / IBGE

As cinco Unidades da Federação que apresentam menores graus de Inclusão Digital			
Grandes Regiões e Unidades da Federação	Moradores em domicílios particulares permanentes	Microcomputadores	Proporção: moradores com acesso a computador / total de moradores
Maranhão	5.621.913	115.211	2,05%
Piauí	2.832.095	78.811	2,78%
Tocantins	1.143.283	31.533	2,76%
Acre	552.016	18.881	3,42%
Alagoas	2.797.246	100.664	3,60%

Fonte: Censo 2000 / IBGE

Com base nos dados, assinale a afirmativa incorreta:

- Em proporção, os moradores do Distrito Federal são os que apresentam maior grau de inclusão digital.
- Entre os incluídos digitais, o Estado que apresenta menor índice de inclusão digital é o Maranhão.
- Entre os que apresentam menor grau de inclusão digital, são os moradores do Estado do Acre os que têm menos microcomputadores em números absolutos.
- Examinando a relação entre moradores em domicílios particulares e número de microcomputadores, São Paulo é o que apresenta os melhores índices.

39 - (UFU MG)

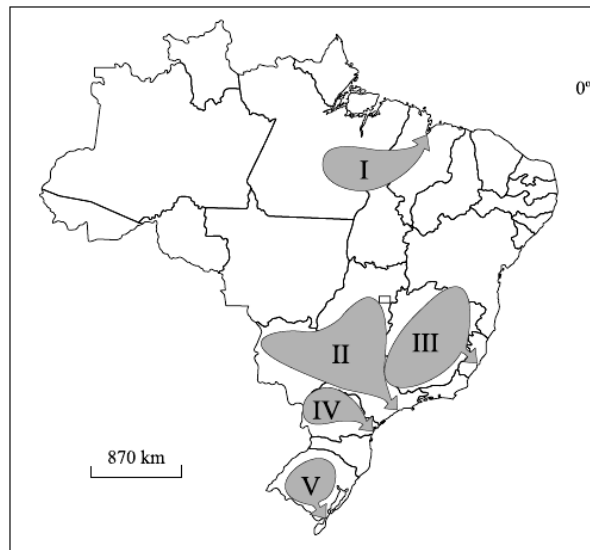
A respeito da crise aérea e da crise do transporte coletivo urbano no Brasil, marque a alternativa INCORRETA.

- a) Há uma relação direta entre a crise aérea e a do transporte coletivo urbano, principalmente no que se refere à clientela atendida, uma vez que ela pertence à mesma classe social.
- b) A crise do transporte coletivo urbano, principalmente nas grandes cidades, pode ser considerada mais grave do que a crise aérea, pois atinge uma parcela maior da população brasileira.
- c) A crise do transporte coletivo urbano está relacionada à falta de investimento no setor, aos preços das tarifas e à qualidade dos serviços oferecidos.
- d) Os constantes atrasos nos aeroportos e os acidentes aéreos ocorridos recentemente demonstram a fragilidade do setor aéreo brasileiro, o que demanda reformas urgentes nesse setor.

40 - (UNIFESP SP)

Observe o mapa.

BRASIL: CORREDORES DE EXPORTAÇÃO.



(Théry e Mello, 2005. Adaptado.)

O mapa indica corredores de exportação do Brasil. Assinale a alternativa que contém os dois corredores mais importantes no escoamento da produção mineral brasileira.

- a) III e II.
- b) V e I.
- c) II e IV.
- d) IV e V.
- e) I e III.

41 - (FMJ SP)

Helicópteros transformam SP em 'cidade dos Jetsons', diz 'Guardian'.

(Folha Online, BBC Brasil 20.06.2008)

O aumento da frota de helicópteros em São Paulo pode ser explicado

- a) pelos investimentos do governo municipal na construção de modernos helipontos como forma de manter empresas multinacionais na capital.
- b) pelos problemas comuns às grandes metrópoles, como os constantes engarrafamentos que dificultam a mobilização terrestre dos altos executivos.
- c) pela sua constante verticalização que, aliada ao planejamento urbano ordenado, propicia locais estratégicos para os helipontos.
- d) pelos investimentos de empresas da mídia mundial que investem nesse meio de transporte na busca de “furos” envolvendo celebridades.
- e) pelas rígidas normas da legislação aliadas ao controle e fiscalização do poder público que torna esse transporte na cidade um dos mais seguros do mundo.

42 - (Mackenzie SP)

A respeito do sistema de transportes no Brasil, considere as afirmações abaixo.

- I. Uma nova política de transportes vem sendo implantada desde a década de 1990, com o objetivo de elevar a competitividade das exportações, aumentando, dessa forma, a inserção do país na economia globalizada. Trata-se da substituição gradativa das malhas hidroviárias e rodoviárias, já existentes, pelas ferrovias.
- II. A Hidrovia Araguaia-Tocantins e a Ferrovia Norte-Sul são empreendimentos complementares, projetados para facilitar o escoamento da produção mineral e da produção agropecuária do Centro-Oeste do país, visando à conexão com os portos de Santos e Paranaguá pelas ferrovias Noroeste do Brasil, Novoeste e Ferropar.
- III. Do ponto de vista da movimentação de cargas, os maiores portos brasileiros são dois grandes terminais exportadores de minérios e produtos siderúrgicos: Itaqui, no Maranhão, e Tubarão, no Espírito Santo.

Assim,

- a) somente I está correta.
- b) somente II está correta.
- c) somente III está correta.
- d) somente I e II estão corretas.
- e) somente II e III estão corretas.

43 - (UNIMONTES MG)

Sobre o porto de Itaqui, localizado na cidade de São Luís, no estado do Maranhão, assinale a alternativa **CORRETA**.

- a) Trata-se do principal porto brasileiro para escoamento da soja que é produzida no estado do Mato Grosso.
- b) É ponto de escoamento da produção de minério de ferro extraído do projeto Carajás, que fica no sudeste do Pará.
- c) Destaca-se como área de entrada de produtos de alto valor agregado que se deslocam para a Zona Franca de Manaus.

- d) É o segundo maior porto do Brasil em exportação de grãos, perdendo apenas para o porto de Santos, em São Paulo.

44 - (UNIMONTES MG)

O sistema de transporte eficiente é ponto importante para gerar crescimento da economia nacional, pois a maior parte da receita de um país vem da sua relação econômica internacional. Para escoar a produção de uma determinada área, é imprescindível o corredor de exportação.

Assinale a alternativa que apresenta uma opção para aperfeiçoar o sistema de transporte brasileiro com custo-benefício favorável.

- a) Implantar ferrovias modernas que permitirão a circulação de trens de alta velocidade.
- b) Adotar um sistema de transporte intermodal, devido à complexidade natural do Brasil.
- c) Criar canais artificiais nas áreas que apresentam obstáculos naturais para deslocamento de navios.
- d) Investir no transporte marítimo, pois é no litoral do Brasil que se concentram as áreas mais ricas.

45 - (FGV)

Observe o mapa de portos e corredores de exportação do Brasil e assinale a alternativa correta.



Fonte: SIMIELLI, M.H. *Geoatlas*. São Paulo: Ática, p.119.

- a) Os portos de Paranaguá (PR) e Santos (SP) representam os principais corredores de exportação de produtos do agronegócio.
- b) O porto de Itaquí, no Maranhão, tem se especializado em produtos agrícolas, por estar mais próximo dos centros consumidores (EUA e Europa).
- c) O porto de São Sebastião é o principal ponto de exportação do minério de ferro produzido no Triângulo Mineiro, além de produtos industrializados das duas metrópoles vizinhas (São Paulo e Rio de Janeiro).
- d) O corredor de exportação gaúcho representa a principal via de escoamento do setor automotivo do Brasil para seus parceiros do Mercosul.
- e) Com base no mapa e nos respectivos produtos de exportação, pode-se afirmar que os portos da Região Norte são alcançados principalmente por hidrovias, enquanto na Região Sudeste predominam os corredores rodoferrviários.

A precariedade da malha rodoviária brasileira estimulou a criação da expressão “Apagão dos Transportes”. Essa expressão está associada

- I. à inadequação e ao desequilíbrio da matriz brasileira dos transportes que contribui para o elevado custo dos transportes de cargas, gerando impactos não apenas nas exportações como no escoamento da produção interna e na elevação do preço dos produtos.
- II. aos apagões que ocorrem quando a infra-estrutura da malha viária não atende às necessidades do país. Eles são resultantes da falta de investimentos por parte do Estado. Sem manutenção, equipamentos envelhecem, estruturas se deterioram, além de ficarem obsoletas em razão do crescimento da economia e da população.
- III. aos investimentos privados que vêm sendo a principal opção utilizada pelo Estado para tentar desafogar os gargalos dos transportes no Brasil. As linhas férreas estão grande parte privatizadas e parte significativa dos serviços portuários em mãos de particulares. Algumas rodovias são exploradas por consórcios privados.

Está(ão) correta(s) a(s) proposição(ões)

- a) I, apenas.
- b) I e II, apenas.
- c) II e III, apenas.
- d) I e III, apenas.
- e) I, II e III.

47 - (PUC SP)

“A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET do município de São Paulo) monitora cerca de 800 quilômetros dos mais de 17 mil quilômetros de ruas de São Paulo. Em junho do ano passado, às 19 horas, 293 km desse total de 800 km estavam congestionados. Segundo uma pesquisa da Fundação Dom Cabral, São Paulo perde R\$ 34 bilhões por ano com engarrafamentos – mais que o orçamento da cidade em 2010, que é de R\$ 27 bilhões [...] A pesquisa leva em conta as perdas com combustível, acidente e o tempo desperdiçado no trânsito.”

GALILEU. 6 ideias para as cidades brasileiras. Editora Globo: São Paulo, nº 226, mai. 2010. p. 65–66

O texto não deixa dúvidas sobre a gravidade do problema dos congestionamentos. A este respeito é correto afirmar que

- a) os congestionamentos são inevitáveis nas grandes cidades do mundo, já que grandes populações concentradas exigem muitos ônibus nas ruas, criando obstáculos para os automóveis.
- b) os engarrafamentos resultam do excesso de automóveis das periferias de São Paulo que se dirigem ao centro onde estão os empregos, já que a população dos bairros mais centrais usa o transporte coletivo.
- c) São Paulo, uma das grandes cidades brasileiras, sofre com congestionamentos em razão da ausência de planejamento dos sistemas viário e de transporte, algo incomum na estrutura urbana brasileira.
- d) um fator para os congestionamentos em São Paulo (e em outras cidades) é o estímulo social e econômico para a compra de carros (inclusive do Estado brasileiro), naturalizando esse tipo de transporte em áreas concentradas.
- e) os prejuízos produzidos pelo volume de circulação automobilística são largamente compensados pelo conforto e seguranças obtidos pela população automobilizada, que atualmente já é a maioria dos habitantes de São Paulo.

48 - (ESCS DF)

O texto abaixo trata da evolução dos transportes em nosso país.

Dos trilhos para o asfalto

Em 1969 no Brasil, havia quase 30 mil km de ferrovia, pouco superior a quantidade de Km de rodovias. De lá para cá, enquanto a malha rodoviária explodiu 180%, as ferrovias regrediram 14%. As estradas pavimentadas se estendem a 61,8 mil quilômetros enquanto as linhas férreas limitam-se a 28 mil quilômetros. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) tem a ambição de mudar

esse cenário: há obras em andamento e projetos que podem assegurar 4,2 mil quilômetros de estradas de ferro.

O GLOBO, 19/08/2009

Através desse relato histórico observa-se o seguinte quadro sobre o sistema de transporte no país:

- a) o impulso às rodovias ocorre justamente na época do governo de Getúlio Vargas, quando internamente a jovem indústria automobilística nacional pressionava por mais estradas;
- b) até a década de 70 havia um equilíbrio entre o sistema ferroviário e o rodoviário. Depois desequilibrou a favor das rodovias com a construção e pavimentação de estradas, que tinham como meta a integração do país;
- c) os investimentos em transporte no Brasil aconteceram de forma crescente, acompanhando a maior participação do Brasil no comércio exterior e com a utilização de uma parcela significativa do PIB do país;
- d) o incentivo às rodovias ocorreu justamente numa época de petróleo barato e abundante, antes dos choques que marcariam os anos 70. Apesar do aumento do preço do petróleo, o modelo rodoviário ainda pode ser considerado a melhor opção de transporte para o país;
- e) apesar de seu imenso potencial, uma das opções, de que o Brasil praticamente não lança mão, é a das hidrovias. Existe um grande número de rios disponíveis para navegação comercial no país.

49 - (ESPM SP)

Observe a matéria:

Mesmo que o TAV (trem de alta velocidade) nacional saísse por US\$ 21 bilhões, o que especialistas consideram improvável, o valor bastaria para construir 170 km de metrô. Parece óbvio que é mais urgente completar as redes de metrópoles mal servidas de transporte público como São Paulo e Rio.

(Folha de São Paulo, 19/08/09)

A matéria aborda o projeto de construção do “trem-bala” ligando Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Sobre o assunto e a realidade do sistema de transporte nacional, é correto afirmar que:

- a) a construção do trem-bala vem suprir uma lacuna no setor ferroviário brasileiro e a viabilidade no trecho escolhido justifica-se pela ausência de barreiras topográficas e a suavidade do relevo.
- b) Além da necessária linha em construção, o projeto consolidaria a supremacia das ferrovias no sistema de transporte brasileiro, seguindo a tendência internacional.
- c) o Brasil é um raríssimo caso de grandes nações que optaram pelo transporte rodoviário como modelo principal e especialistas apontam a necessidade de rever essa realidade.
- d) ao seguir a sugestão da matéria em se transferir para o metrô o investimento do TAV, o Brasil superaria as principais cidades do mundo em quilômetros construídos.
- e) o TAV se enquadra dentro do PAC do atual governo, cujas obras já eliminaram as precárias condições das estradas brasileiras.

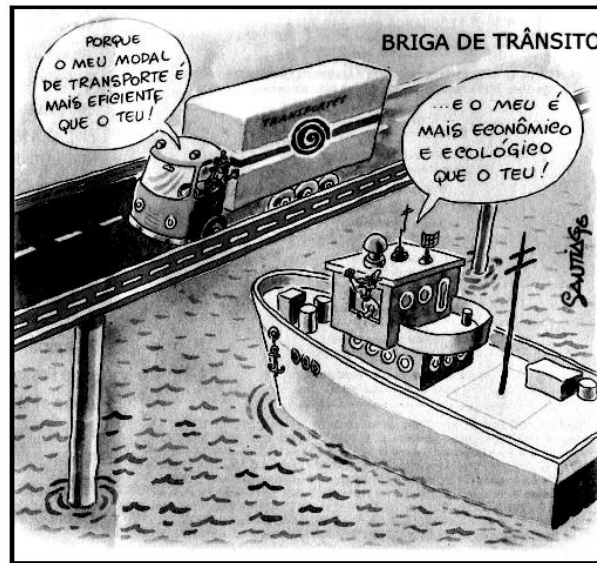
50 - (FGV)

As ferrovias já tiveram grande importância no Brasil na primeira metade do século XX. Atualmente, as ferrovias

- a) foram eletrificadas em virtude dos investimentos realizados após a privatização.
- b) começam a concorrer com as rodovias, em termos de preço de frete.
- c) foram descentralizadas, o que significou a perda da primazia paulista.
- d) têm gradativamente aumentado sua participação na matriz de transportes.
- e) são o principal tipo de transporte dos corredores de exportação.

51 - (UFSM)

Considerando a charge e os conhecimentos prévios que você possui acerca do consumo de energia nos transportes no Brasil, assinale verdadeira (V) ou falsa (F) em cada afirmativa a seguir.



Revista *Conselho em revista*. CREA-RS. Ano VI - Nº47

julho 2008, p 4.

- () O modal rodoviário é predominante, transformando o petróleo em insumo energético vital para a economia brasileira.
- () As hidrovias se apresentam como um modal com expressivos ganhos econômicos.
- () A atual política de transportes apresenta uma substituição da prioridade rodoviária, com adoção de hidrovias que utilizam uma matriz energética renovável.

A sequência correta é

- a) VFV.
- b) FFV.
- c) VFF.
- d) FVF.
- e) VVF.

52 - (UFMG)

Considerando-se as redes que compõem as diferentes modalidades de transporte no Brasil, é **INCORRETO** afirmar que

- a) as ferrovias são, em sua grande extensão, utilizadas sobretudo para o escoamento da produção mineral e subutilizadas no transporte interurbano e interregional de passageiros.
- b) as hidrovias tornariam o preço do produto agrícola brasileiro mais competitivo no mercado internacional, mas têm sua implementação dificultada pelo custo e pelos impactos ambientais decorrentes de seus projetos.
- c) as rodovias, principal modalidade de transporte do País, assumem, com alto custo, elevada tonelagem no deslocamento de mercadorias diversas e maior percentual de tráfego de passageiros.
- d) o transporte aéreo registra um uso mais intenso nas regiões do País onde há grandes distâncias entre os principais centros urbanos e fraca densidade das redes rodoviária e ferroviária.

53 - (UFV MG)

A utilização dos meios de transporte de carga no Brasil reflete as decisões políticas e administrativas tomadas durante o processo histórico de modernização da economia brasileira. Considerando o tamanho do país e as distâncias percorridas no deslocamento de cargas, é **CORRETO** afirmar que a opção pelo transporte rodoviário acarretou:

- a) uma velocidade maior no deslocamento de cargas, tornando o mercado nacional mais racional e eficiente.
- b) uma aceleração na integração do território nacional, porque obrigou a construção de um sistema viário eficiente em todas as regiões do país.
- c) um grande desenvolvimento econômico no país, pois obrigou a instalação de indústrias de bens de consumo voltadas para a produção de veículos.
- d) uma dependência excessiva de combustível fóssil, o que torna o transporte de cargas no Brasil, além de oneroso, prejudicial ao meio ambiente.

54 - (UNIMONTES MG)

Sobre o sistema brasileiro de transportes, assinale a alternativa **CORRETA**.

- a) O transporte hidroviário é predominante nas áreas de maior circulação de mercadorias e serviços.
- b) As rodovias privadas concentram-se na região Sudeste do Brasil, devido ao intenso fluxo de veículos.
- c) A recente expansão da rede ferroviária brasileira permitiu a maior integração com os outros tipos de transporte.
- d) A malha ferroviária está concentrada no interior, haja vista que é nessa área que existe deficiência no transporte rodoviário.

55 - (PUC SP)

“Gargalos institucionais (como leis defasadas e sobrecarga tributária) e de infraestrutura (logística e tecnologia) ainda travam a competitividade brasileira no cenário internacional. A 8ª economia do mundo ocupa apenas o 38º lugar num *ranking* [de competitividade] de 58 países feito pela faculdade suíça Instituto Internacional para o Desenvolvimento da Administração em parceria no Brasil com a Fundação Dom Cabral (FDC).”

GARGALOS travam competitividade brasileira. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 20 mai. 2010, p. B1

Considerando as falhas infraestruturais que atrapalham a competitividade econômica do Brasil pode ser dito que

- a) elas se concentram no Nordeste e Norte brasileiros, pois as infra-estruturas de transportes e de comunicações do restante do país encontram-se no nível dos países mais avançados.
- b) o sistema de transportes, que inclui além das vias (rodoviárias, férreas etc.) também aeroportos e portos, encontra-se em nível precário, e está longe de atender adequadamente uma economia que se interioriza no território.

- c) as infraestruturas de logística (armazenamento, gestão de informações e comunicações etc.) possuem um padrão tecnológico muito avançado no país e um custo barato; o problema é a pequena quantidade de equipamentos.
- d) os padrões tecnológicos da logística econômica do território brasileiro estão comprometidos pelos preços baratos cobrados pelo uso dos equipamentos, o que compromete futuros investimentos.
- e) as falhas infraestruturais são bem mais graves no Sudeste e no Sul do Brasil onde se concentra a maior produção econômica para o exterior, pois, nas outras áreas do Brasil, o processo econômico é praticamente regional.

56 - (UESPI)

O transporte ferroviário é um dos principais elementos catalisadores do desenvolvimento econômico, social e ambiental integrado e sustentável de uma região. Sob esse enfoque, foi projetada a ferrovia Transnordestina, que:

1. permitirá a integração contínua e acelerada da estrutura produtiva do Nordeste com as demais regiões.
2. Integrará o sistema hidroviário do São Francisco, o sistema ferroviário sertanejo e o sistema rodoviário já existente, tornando mais eficiente a logística do transporte de carga.
3. Unirá as três portas mortas do sistema ferroviário do Nordeste: Missão Velha (CE), Salgueiro (PB) e Petrolina (PE), alavancando o desenvolvimento econômico de diversos setores, em sua área de abrangência, especialmente o polo Gesseiro do Araripe e o polo Agroindustrial de Petrolina e Juazeiro.
4. Contribuirá para a dinamização da atividade econômica nas áreas próximas à malha, aumentando, assim, a geração de emprego e renda e reduzindo as desigualdades sociais.
5. Propiciará a articulação da hidrovía do São Francisco, principalmente, com os portos de Pecém (CE) e Suape (PE), ligando-os ao cerrado piauiense.

Estão corretas:

- a) 1 e 5 apenas

- b) 2, 3 e 4 apenas
- c) 1, 4 e 5 apenas
- d) 1, 3, 4 e 5 apenas
- e) 1, 2, 3, 4 e 5

57 - (UCS RS)

Na Antiguidade, os jogos olímpicos eram um momento de confraternização e festa em homenagem aos deuses gregos. Hoje, as Olimpíadas e outros eventos esportivos constituem-se em grandes espetáculos televisivos.

Considere as seguintes afirmativas sobre esse tema.

- I. Uma das explicações para o grande envolvimento popular com eventos esportivos relaciona-se ao fato de o esporte estar livre de uso político por grupos ou partidos.
- II. As transmissões ao vivo, possibilitadas graças aos satélites em órbita, asseguram a milhões de espectadores a audiência dos espetáculos esportivos. Os países europeus e os Estados Unidos são proprietários da maioria dos satélites. Em troca, ganham muito dinheiro, com a venda dessas transmissões.
- III. Uma demonstração de o quanto os eventos esportivos possuem audiência é a entrada de grandes grupos econômicos no meio, seja patrocinando algumas equipes ou até mesmo administrando outras.

Das afirmativas acima, pode-se dizer que

- a) apenas I está correta.
- b) apenas II está correta.
- c) apenas I e II estão corretas.
- d) apenas II e III estão corretas.
- e) I, II e III estão corretas.

58 - (UERJ)

Deste Planalto Central, desta solidão que em breve se transformará em cérebro das altas decisões nacionais, lanço os olhos mais uma vez sobre o amanhã do meu país e antevejo esta alvorada com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino.

Juscelino Kubitschek, 02/10/1956 O Globo, 21/04/2010

A realização mais conhecida do governo de Juscelino Kubitschek foi a construção de Brasília. No entanto, essa obra contemplava objetivos mais abrangentes desse governante.

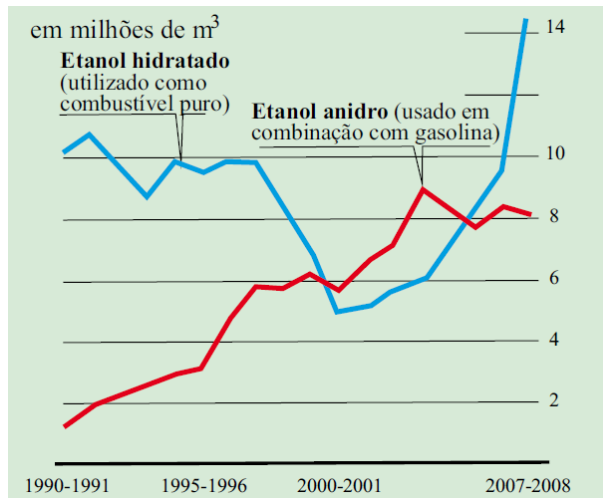
Dentre esses objetivos, destaca-se o de promover a integração nacional por meio da seguinte ação:

- a) modernização do setor terciário
- b) ampliação da infraestrutura de transportes
- c) interligação das redes de telecomunicações
- d) exploração das regiões Nordeste e Centro-Oeste

59 - (UFTM MG)

Analise o gráfico que representa a produção de etanol no Brasil entre 1990 e 2008.

Produção de etanol no Brasil, 1990-2008



(www.unica.com.br)

A partir da análise do gráfico e de seus conhecimentos, assinale a alternativa correta.

- a) A queda abrupta da produção de etanol hidratado no final dos anos 1990 ocorreu pela crise na lavoura canavieira, devido às greves promovidas pelo Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra (MST).
- b) A produção dos dois tipos de etanol sofreu alterações semelhantes no período, pois acompanhou as oscilações na produção do petróleo no mercado internacional.
- c) A recuperação da produção do etanol hidratado ocorreu pelo incentivo ao consumo, proporcionado pela expansão da frota de automóveis bicombustíveis.
- d) A queda da produção de etanol hidratado no final dos anos 1990 acompanhou a queda da produção automobilística nacional naquele período.
- e) O decréscimo da produção total de etanol ocorreu pelo esforço brasileiro para diminuir a emissão de gases de efeito estufa.

60 - (UNIFICADO RJ)

FRETE EM MATO GROSSO É TRÊS VEZES MAIS CARO QUE NOS ESTADOS UNIDOS

O custo de transporte da soja no Norte de Mato Grosso é três vezes superior ao frete pago pelos produtores do estado americano do Iowa. (...) Os produtores que estão em Sorriso (MT), que fica a 2.282 km do Porto de Paranaguá (PR) têm um custo de US\$ 97 por tonelada de soja transportada pela rodovia. Já os produtores de Iowa, que estão a 1.576 km do porto, gastam US\$ 33,98 por tonelada, dos quais US\$ 10,09 são despesas com o frete do caminhão até os terminais do rio Mississippi e mais US\$ 23,89 com o da barça que transporta a mercadoria até o Golfo do México. (...)

Segundo o levantamento do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, na sigla em inglês), no ano passado o custo de transporte representou 32% do preço da soja originária de Mato Grosso, desembarcada em Xangai, na China (...)

Venilson Ferreira. **O Estado de São Paulo**. 06/05/2010

Na perspectiva do texto acima, analise as afirmativas a seguir.

- I. Na tradição histórica norte-americana, o Destino Manifesto e a ideia de fronteira foram grandes responsáveis pela integração territorial, enquanto, no Brasil, a concentração da população no litoral e o controle rigoroso da metrópole portuguesa sobre as regiões mineradoras dificultaram bastante esse processo.
- II. A rede hidrográfica, cuja utilização constante reduziria consideravelmente o valor do frete em algumas regiões, tem sido considerada secundária pela política de transportes, ao longo da história econômica brasileira.
- III. A colonização inglesa da América do Norte estimulou o desenvolvimento do transporte barato, necessário para a Revolução Industrial em curso, enquanto, no Brasil colonial, o transporte fora da Estrada Real foi proibido pela Coroa Portuguesa até o século XIX, o que manteve o isolamento das capitanias interioranas.
- IV. Com o avanço do agronegócio e o crescimento da economia brasileira, os investimentos em manutenção e expansão da infraestrutura viária têm sido constantes, o que, por si só, já justifica o alto custo final do produto.

As questões levantadas pelo texto possuem explicações não apenas econômicas, mas também geográficas e históricas, pontuadas corretamente na(s) afirmativa(s):

- a) I, apenas.
- b) III, apenas.
- c) I e II, apenas.
- d) I, II e IV, apenas.
- e) I, II, III e IV.

61 - (UEFS BA)

Essa hidrovia é um importante corredor de transportes de minérios — das ricas jazidas de caulim e bauxita. Hoje, observa-se a formação de relevantes polos agropecuários, especialmente na região de Paragominas. A hidrovia está sinalizada e dragada, com expectativa de movimentar milhões de t/a.

(SILVA FILHO et al., 2005, p. 347).

A partir das informações e dos conhecimentos sobre o transporte hidroviário brasileiro, pode-se afirmar que a alternativa que associa, corretamente, a hidrovia, destacada no texto, à sua localização é a

- a) Rio Madeira / Corredor Centro-Norte.
- b) São Francisco / Corredor São Francisco-Rio Grande.
- c) Guamá-Capim / Corredor Araguaia-Tocantins.
- d) Paraguai / Corredor Centro-Oeste.
- e) Tietê-Paraná / Corredor Sudoeste.

62 - (ESCS DF)

“Está claro que o maior problema do Bric [Brasil, Rússia, Índia e China] para os próximos anos é a precariedade de sua infraestrutura.”

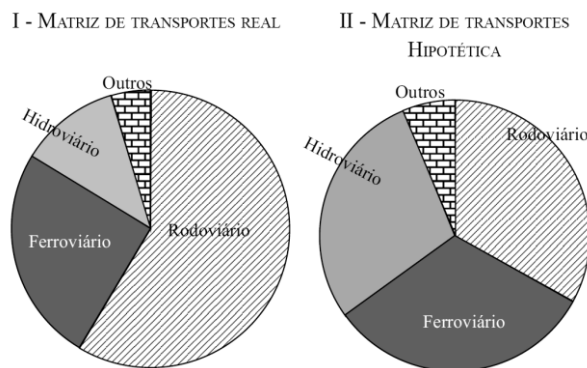
Irene Mia, economista senior do Forum Econômico Mundial de 2010.

O Brasil, país de dimensões continentais, tem sua malha viária estruturada sobre o transporte rodoviário. As alternativas a seguir apresentam algumas características desse meio de transporte, EXCETO uma. Assinale-a.

- a) tem um alto custo de manutenção;
- b) é inadequado para curtas distâncias;
- c) é muito poluente com forte impacto ambiental;
- d) tem custos altos para grandes distâncias;
- e) tem baixa capacidade de carga, com limitação de volume e peso.

63 - (FGV)

Analise os gráficos sobre meios de transporte no Brasil.



(http://exame.abril.com.br/arquivos/img_958/grandes-numeros1.jpg)

Comparando os gráficos, pode-se concluir que:

- a) sob o aspecto de custo do frete, a diferença entre a matriz I e a II é mínima.
- b) a matriz II favorece a economia dos fretes e é menos poluidora que a matriz I.

- c) a matriz I emite menos gases poluidores do que a II, que, por sua vez, é mais econômica.
- d) ambas oferecem vantagens: a matriz I é mais expandida, e a II garante economia de combustível.
- e) ambas têm pontos positivos: a matriz I, maior capacidade de expansão, e a II permite maiores velocidades.

64 - (UFPB)

Está em fase de estudo um grande projeto do Governo Federal de melhoria da infra-estrutura, propondo a ligação através de um trem de alta velocidade, entre três grandes cidades brasileiras que possuem aeroportos de fundamental importância econômica para o país.

De acordo com esse projeto, o trem de alta velocidade proporcionará um dinamismo econômico e fará a ligação entre

- a) São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, cidades mais populosas e com a mais elevada produção industrial do Brasil, facilitando o transporte de carga.
- b) os aeroportos de Congonhas, em São Paulo; Santos Dumont, no Rio de Janeiro e Dois de Julho, em Salvador, por serem os principais aeroportos internacionais do Brasil, facilitando o transporte de passageiros e de carga.
- c) os aeroportos de Viracopos, em Campinas; Guarulhos, em São Paulo e Galeão, no Rio de Janeiro, para facilitar o transporte de passageiros entre essas metrópoles.
- d) Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, cidades sedes da copa do mundo de 2014, facilitando o transporte de passageiros para esse evento internacional.
- e) os aeroportos de Guarulhos, em São Paulo; Galeão, no Rio de Janeiro e Augusto Severo, em Natal, facilitando o transporte de carga, especialmente, de petróleo.

65 - (FMJ SP)

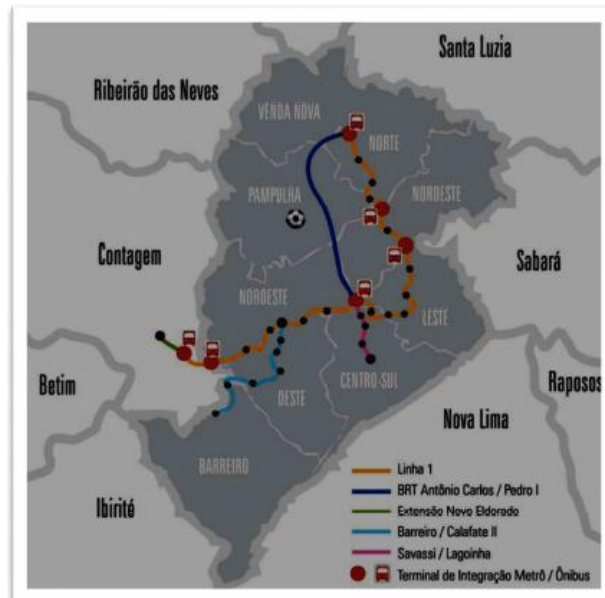
Com relação ao sistema de transporte adotado no Brasil, é correto afirmar que

- a) o sistema rodoviário desenvolveu-se paralelamente ao ferroviário e marítimo-fluvial, formando uma conectada rede de integração nacional.
- b) no Estado de São Paulo, o transporte fluvial é inexistente em virtude das limitações geográficas que impedem a circulação de embarcações.
- c) o sistema rodoviário tem como principal vantagem, em relação a outros sistemas, o baixo custo, o que explica o fato de ser responsável por mais da metade da carga que circula no território.
- d) o sistema ferroviário é moderno e possui uma extensa rede que interliga o país de norte a sul.
- e) o transporte rodoviário se desenvolveu a partir de interesses vinculados aos projetos de integração nacional, à criação da Petrobrás e à expansão da indústria automobilística.

66 - (PUC MG)

No mês de setembro deste ano, foram anunciados os investimentos para a ampliação do metrô de Belo Horizonte, além de outras intervenções de mobilidade urbana na cidade. Os recursos serão utilizados na revitalização e ampliação da linha 1 já existente (Eldorado-Vilarinho), além da construção das linhas 2 (Calafate – Barreiro) e 3 (Lagoinha – Savassi). Com os investimentos, a expectativa é que a capacidade do metrô seja ampliada dos atuais 170 mil para 850 mil passageiros por dia.

Com base na afirmativa e analisando o mapa a seguir, marque a afirmativa **CORRETA**



Fonte: WWW.bhtrans.pbh.gov.br

- a) O metrô de Belo Horizonte possui uma ampla rede de linhas em toda a cidade, sendo uma importante modalidade de transporte de passageiros e contribuindo para a redução do transporte individual por automóveis.
- b) A ampliação do metrô de Belo Horizonte pretende transformá-lo numa modalidade de transportes de dimensão metropolitana, estendendo-se por vários dos municípios mais populosos da Região Metropolitana.
- c) A modernização e ampliação do metrô podem resolver, em parte, a demanda de transporte de massa nos vetores de crescimento da cidade (norte e oeste), além de promover a integração entre os dois principais núcleos comerciais (área central e Savassi). É uma proposta ainda deficiente se considerada a complexidade da questão metropolitana.
- d) A modernização e a ampliação do metrô de Belo Horizonte resolverão, em definitivo, os problemas do transporte público na Grande BH, já que atenderão as áreas de maior adensamento populacional como Venda Nova e Barreiro.

67 - (UEFS BA)

O Brasil é o quinto país do mundo em extensão territorial e enfrenta, no século XXI, o grande desafio de remodelar e de melhorar seu sistema de transporte de mercadorias e de pessoas: é preciso torná-lo mais eficiente, mais barato e menos perigoso. (SOBRE ..., 2012, p. 128).

SOBRE pneus é mais caro. **Atualidades e Vestibular+ENEM.**

São Paulo: Abril, ed. 14, 2012. Economia.

Sobre a matriz de transporte brasileira e suas implicações, pode-se afirmar:

- a) A ampliação do transporte intermodal tem diminuído o impacto do alto custo do transporte ferroviário, que recai diretamente sobre as exportações e sobre o consumidor interno.
- b) A principal meta do Plano Nacional de Logística de Transporte é a de equilibrar a matriz nacional, com a ampliação da participação dos setores aeroviário e dutoviário.
- c) Um dos principais fatores relacionados com os altos custos de logística se refere ao preço do transporte rodoviário, que é muito caro para ser a principal modalidade utilizada no país.
- d) A dificuldade do transporte hidroviário em assumir uma maior importância na matriz de transporte reside no fato de a rica rede hidrográfica brasileira ser constituída predominantemente por rios de planície.
- e) A matriz de transporte é obsoleta e se encontra em desequilíbrio, porque os investimentos em rodovias são insignificantes e seu traçado favorece a ocorrência de acidentes.

68 - (UFG GO)

Analisar a figura a seguir e ler os textos que a acompanham.



WIZIACK, J.; BRITO, A. Amazônia vira motor do desenvolvimento. Folha de S. Paulo, São Paulo, 16 out. 2011. p. A1. Ilustração esquemática, sem escala. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br/fsp/>>. Acesso em: 26 jan. 2012. [Adaptado].

“O governo federal e o setor privado inauguraram um novo ciclo de desenvolvimento e ocupação da Amazônia Legal, onde vivem 24,4 milhões de pessoas e que representa só 8% do PIB brasileiro”.

FOLHA DE S. PAULO, São Paulo, 16 out. 2011, p. B1.

[...] “Assim, ao invés de reproduzir, como nas antigas áreas de incorporação agrícola, estruturas produtivas preexistentes, a expansão recente da fronteira agropecuária na Amazônia constitui, antes de mais nada, uma fronteira tecnológica na qual a inovação científica é o elemento central de explicação do novo perfil produtivo do agrorregional”.

Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/mapasdoc3.shtm>. Acesso em: 8 mar. 2011.

Considerando-se a figura e os textos apresentados e a grande diversidade natural, social, econômica, tecnológica e cultural da Amazônia Legal, evidencia-se uma região em crescente processo de diferenciação. Esse processo contraria a imagem difundida pelo mundo de um espaço homogêneo, caracterizado pela presença de uma cobertura vegetal, que a identifica tanto interna quanto externamente. Desse modo, o novo modelo de desenvolvimento e de ocupação da Amazônia Legal, atualmente, baseia-se

- a) na articulação dos setores de produção de energia elétrica, transporte, mineração e agronegócio.
- b) no desenvolvimento de estratégias de preservação e controle da exploração dos recursos naturais.
- c) na estratégia geopolítica baseada no binômio desenvolvimento e segurança.
- d) na ocupação militar explicitada pelo projeto Calha Norte.
- e) nas estratégias que visam ao aprofundamento da internacionalização da Amazônia.

Facebook é um site e serviço de rede social que foi lançado em 4 fevereiro de 2004, operado e de propriedade privada da empresa Facebook Inc.. Graças aos recursos disponíveis, o Facebook popularizou-se em todo o mundo, alcançando centenas de milhões de usuários. Acerca desse assunto marque a alternativa incorreta:

- a) Uma rede social é uma estrutura social composta por pessoas ou organizações, conectadas por um ou vários tipos de relações, que partilham valores e objetivos comuns.
- b) O Facebook teve entre seus fundadores um brasileiro, Eduardo Saverin, o qual se desligou da gestão da empresa ao romper com Mark Zuckerberg.
- c) Em abril de 2012, a fim de obter recursos necessários à expansão do número de usuários, o Facebook vendeu o aplicativo Instagram pelo valor aproximado de 1 bilhão de dólares.
- d) Por ocasião da venda de ações ao público em 2012, a empresa Facebook alcançou um valor de mercado superior a 100 bilhões de dólares.
- e) O acesso ao website do Facebook é gratuito para os usuários, sendo a receita da empresa gerada por publicidade.

70 - (ESPM SP)

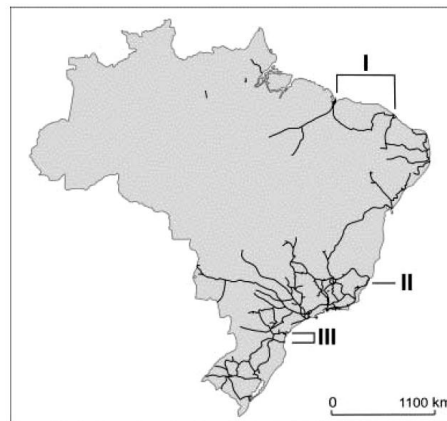
A transferência de alguns setores, antes administrados pelo Estado, para a iniciativa privada tem apresentado alguns senões. Para acompanhar os novos serviços privatizados na década de 1990, foram criadas as agências reguladoras que nesse ano de 2012 intervieram consideravelmente. O caso mais emblemático e impactante foi:

- a) A intervenção da Agência Nacional de Saúde (ANS) reestatizando os planos de saúde até que sejam atendidas as atuais demandas.
- b) A proibição por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de privatização de novas rodovias em 2012 até que se completem as melhorias prometidas.
- c) A autorização no aumento dos preços de combustível pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) devido à alta nos preços internacionais, aguçadas pelos distúrbios no Oriente Médio.
- d) A intervenção da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) nos preços de energia elétrica, considerados abusivos pela Agência, com o respectivo ressarcimento ao consumidor.

- e) A suspensão temporária pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) das vendas de planos de telefonia celular de algumas operadoras.

71 - (FUVEST SP)

Observe o mapa da Malha Ferroviária do Brasil.



www.brasil.gov.br/infograficos/ferrovias/view.
Acessado em junho de 2012.

Com respeito às áreas indicadas no mapa acima, assinale a alternativa que relaciona corretamente sistemas logísticos e produtos de exportação.

	I	II	III
a)	Portos de Belém e de São Luís: minério de ferro, papel e celulose.	Portos do Rio de Janeiro e de Niterói: trigo e fertilizantes.	Portos de Paranaguá e de Itajaí: soja e carnes (congeladas).
b)	Portos de São Luís e de Natal: pescados e carvão mineral.	Portos de Tubarão e de Vitória: minério de ferro, papel e celulose.	Portos de São Francisco do Sul e de Florianópolis: minério de ferro, papel e celulose.
c)	Portos de Itaquí e de Pecém: minério de ferro, manganês e frutas.	Portos de Tubarão e de Vitória: minério de ferro, papel e celulose.	Portos de Paranaguá e de Itajaí: soja e carnes (congeladas).
d)	Portos de Belém e de São Luís: minério de ferro, papel e celulose.	Portos do Rio de Janeiro e de Niterói: pescados e carvão mineral.	Portos de São Francisco do Sul e de Florianópolis: minério de ferro, papel e celulose.
e)	Portos de Itaquí e de Pecém: minério de ferro, manganês e frutas.	Portos de Tubarão e do Rio de Janeiro: soja e carnes (congeladas).	Portos de Paranaguá e de Itajaí: trigo e fertilizantes.

72 - (UEFS BA)

A matriz de transporte de um país é constituída pelo conjunto de meios de circulação utilizados para transportar mercadorias e pessoas, sendo que uma matriz de transporte eficiente permite a locomoção de cargas no menor tempo e com o menor preço.

Sobre a matriz de transporte brasileira, pode-se afirmar:

- a) A maior parte do transporte de cargas, na segunda metade do século passado, era feito por ferrovias e pela navegação de cabotagem.
- b) O gasoduto Bolívia-Brasil objetiva, sobretudo, diminuir o consumo das fontes alternativas de energia, alterar a matriz energética e diminuir o uso do transporte rodoviário.
- c) O desequilíbrio da matriz que prioriza as rodovias para transportar cargas compromete a competitividade dos produtos nacionais no mercado externo.
- d) O impacto do alto custo do transporte de cargas recai apenas sobre os produtos produzidos no país, visto que as exportações têm seus preços preestabelecidos no comércio mundial.
- e) A modernização da infraestrutura de controle e segurança nos aeroportos é iniciativa do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e tem por objetivo baratear e ampliar o transporte de cargas.

73 - (UFGD MS)

Leia o texto para responder à questão.

MS: Polícia Federal apreende 1 tonelada de maconha em Ponta Porã “Agentes da Polícia Federal em Ponta Porã (MS) apreenderam, na noite de quarta-feira, 09/02/2011) aproximadamente uma tonelada de maconha que era transportada em dois veículos nas saídas das cidades de Guia Lopes da Laguna e Bela Vista. Quatro homens foram presos”.

(Disponível em: <<http://www.portalms.com.br>>. Acesso em: 10 fev. 2011).

As apreensões de drogas são comuns em Ponta Porã e em outros municípios adjacentes, como Guia Lopes da Laguna e Bela Vista, em decorrência

- a) do intenso processo de mecanização do campo, causando desemprego entre trabalhadores que se obrigam a entrar no tráfico de drogas para sobreviverem.
- b) do intenso tráfico de drogas resultante das facilidades encontradas pelos traficantes na transposição da fronteira seca entre Brasil e Paraguai, especificadamente na região de Ponta Porã e adjacências.
- c) do controle pleno das áreas de fronteira, justamente pelo fato de a Polícia Federal possuir efetivo suficiente para efetuar-las.
- d) da liberação oficial feita pelo Governo para o plantio de maconha no Paraguai, aumentando o tráfico para o Brasil.
- e) do aumento na atuação dos cartéis de Cali e de Medellín, que controlam a produção da maconha no Paraguai e o tráfico até a cidade do Rio de Janeiro.

74 - (IBMEC RJ)

O primeiro Ranking de Gestão dos Estados brasileiros, elaborado pela Unidade de Inteligência do grupo inglês Economist, patrocinado pelo Centro de Liderança Pública e publicado pela revista Veja (de 28 de dezembro, 2011), revela quais são os estados brasileiros mais preparados para receber o fluxo recorde de investimento estrangeiro que chega ao país graças à estabilidade econômica interna, à proximidade da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016.

O relatório será atualizado anualmente, e para fazerem o ranking, os pesquisadores analisaram 25 indicadores em oito categorias com impacto no ambiente de negócios.

As alternativas a seguir consideram algumas das categorias avaliadas e os respectivos estados com seus desempenhos.

- I. No ambiente político três quesitos foram avaliados: estabilidade política, corrupção e burocracia. A maioria dos estados tem um bom ambiente político. Mas, precisando apenas melhorar a corrupção, o estado do Amapá foi o que apresentou melhor classificação para o ambiente de negócios.
- II. A qualidade da rede de telecomunicações, o acesso à Internet de alta velocidade e o estado da malha rodoviária foram os pontos considerados na avaliação sobre infraestrutura. Em todo o país, as deficiências de infraestrutura prejudicam os negócios e elevam os custos com logística, afugentando investidores.

- III. No quesito recursos humanos os tópicos avaliados foram oferta de mão de obra especializada, produtividade dos trabalhadores e número de graduados em universidades. Das 27 unidades, apenas os estados do Sul e do Sudeste, à exceção do Espírito Santo, apresentam bom desempenho, o que evidencia a necessidade de melhorias na qualidade de ensino.
- IV. No quesito de políticas para investimentos estrangeiros foram levados em conta os incentivos dos estados. Com eficientes agências de promoção e mais bem preparados para se beneficiar da grande expansão nos investimentos estrangeiros no Brasil, o destaque ficou com os estados do Nordeste.

Assinale:

- a) Se as afirmativas I e II estiverem certas.
- b) Se as afirmativas II e III estiverem certas.
- c) Se as afirmativas I e IV estiverem certas.
- d) Se as afirmativas III e IV estiverem certas.
- e) Se as afirmativas I, II e IV estiverem certas.

75 - (PUCCAMP)

O longa metragem “*Central do Brasil*”, de 1998, foi o filme brasileiro com maior número de prêmios internacionais até os dias atuais. O filme tem como uma de suas referências iniciais a antiga Estrada de Ferro Central do Brasil que estendia seus trilhos pela cidade do Rio de Janeiro, pelos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais e, após atravessar o Vale do Paraíba, atingia a cidade de São Paulo. Observe no mapa abaixo o percurso aproximado da ferrovia, no início dos anos de 1970.



Considere as seguintes afirmações sobre a área que era servida pela ferrovia:

- I. Atualmente, alguns dos trechos da antiga ferrovia são considerados como áreas densamente povoadas no país.
- II. Com a intensa urbanização, a área reduziu consideravelmente as atividades agropecuárias que ali se desenvolviam.
- III. Nos dias atuais, as atividades industriais predominantes na área estão voltadas aos bens de consumo não-duráveis.

Está correto o que se afirma APENAS em

- a) I.
- b) I e II.
- c) I e III.
- d) II.
- e) II e III.



DUKE. Disponível em:< <http://www.matutando.com/charge-estradas-do-brasil-2/>>. Acesso em: 6 dez. 2012.

Considerando-se a mensagem contida na charge e os conhecimentos sobre transportes no Brasil, marque V nas afirmativas verdadeiras e F, nas falsas.

- () O transporte de cargas, do final do século XIX até os dias atuais, foi feito por ferrovias e pela navegação, razão pela qual as rodovias se encontram, atualmente, em péssima situação.
- () O estado de conservação das rodovias brasileiras é bastante precário, considerando-se serem essas o principal meio de transporte de passageiro e de carga no país.
- () A melhoria da malha de transporte é fundamental para evitar contratempos no escoamento da produção.
- () O equilíbrio da matriz de transporte somente foi alcançada após a criação do Plano Nacional de Logística de Transportes, de modo que a situação retratada na charge não faz mais parte da realidade brasileira.

A alternativa que indica a sequência correta, de cima para baixo, é a

- a) F V V F
- b) V V F F

- c) F V F V
- d) F F V V
- e) V F V F

77 - (ESPM SP)

Sobre o transporte aéreo no país, é correto afirmar:

- a) A ponte aérea Rio-São Paulo tornou-se uma das mais movimentadas do mundo.
- b) Esse tipo de transporte de carga superou o ferroviário.
- c) Tradicionalmente o transporte aéreo sempre atendeu a uma grande parcela da população brasileira.
- d) O ritmo de investimento na infraestrutura acompanhou ao aumento da demanda verificada nos últimos anos.
- e) A ponte aérea São Paulo- Brasília tornou-se nos últimos anos a mais movimentada rota latino-americana.

78 - (ESPM SP)



A imagem em questão, vista cotidianamente nas rodovias Anchieta e Conêgo Rangoni, ligação entre São Paulo e o Porto de Santos, em março de 2013, quando motoristas chegaram a ficar parados por mais de 24 horas para descarregar, demonstra que o sistema de transporte de carga no Brasil está à beira do colapso, devido a erros estratégicos cometido no passado. Tal imagem verificada recentemente está diretamente relacionada à:

- a) Importação recorde verificada no Brasil no ano corrente, intervindo na balança comercial deficitária nacional.
- b) Exportação de commodities para a Europa que aumentou muito devido à crise verificada no continente nos últimos anos.
- c) Importação de combustíveis fósseis que ocorreu no país recentemente para atender a demanda de crescimento nacional, uma vez que o parque energético brasileiro, tal qual os transportes, opera no limite.
- d) Safra recorde de grãos no Brasil e ao escoamento em grande parte para a China, por meio de um sistema de transporte incompatível com as pretensões do crescimento econômico desejado.
- e) Produção industrial brasileira que aumentou consideravelmente em 2013 e o consequente escoamento para países africanos que se dá, especialmente, através do Porto de Santos.

79 - (IBMEC RJ)

Cálculos da Fundação Getúlio Vargas indicam que são necessários 22 bilhões de reais para resolver as dificuldades mais evidentes do transporte de mercadorias no Brasil. Com base nas características da política brasileira para os transportes, assinale a afirmativa correta.

- a) A maneira para deter o crescimento dos oligopólios, que ameaçam os corredores de exportação, é a privatização de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias, ao intensificar os fluxos de transporte com o processo de internacionalização da economia.
- b) Modelo que se firmou como o principal ao longo da segunda metade do século XX, quando muitas ferrovias foram desativadas, o sistema rodoviário é predominante na rede de transporte do país.
- c) Ao concentrar grandes investimentos no transporte ferroviário, para articulá-lo ao sistema intermodal, o país vem gerando um encarecimento dos produtos transportados, devido ao consumo excessivo dos derivados de petróleo.
- d) Os grandes espaços pouco povoados do Norte e do Centro-Oeste foram integrados pelas ferrovias nos últimos anos, contudo esse modelo está se tornando insustentável devido aos altos custos dos fretes.

- e) O Brasil sempre colocou em prática uma estratégia de desenvolvimento dos transportes baseada num projeto nacional, inclusive na última década, quando houve importante retomada do transporte ferroviário.

80 - (UNIVAG MT)



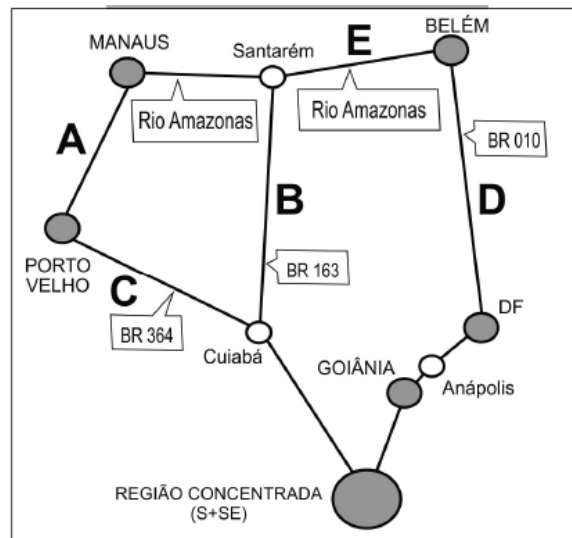
(Prédio da Estação da Luz. São Paulo.)

A Estação da Luz é um dos edifícios mais característicos da cidade de São Paulo. Sua construção como estação ferroviária, no final do século XIX, foi o resultado

- a) da crise da economia do estado, com a falta de capitais para se investir num tipo de transporte mais eficiente que a ferrovia.
- b) da oposição da burguesia paulista, sobretudo dos barões do café, aos contatos econômicos do Brasil com os países industrializados.
- c) do investimento governamental nos meios de comunicação, visando ligar a economia de São Paulo à região do ouro em Minas Gerais.
- d) do crescimento e da modificação da cidade, assim como da necessidade de facilitar a chegada do café ao porto de exportação.
- e) da expansão da industrialização de São Paulo, com a instalação de fábricas produtoras de vagões e trilhos.

81 - (UEPA)

AMAZÔNIA LEGAL: ESQUEMA BÁSICO DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES



Fonte: Huertas, D. M., Da fachada atlântica à imensidão amazônica, 2009. Adaptado.

O esquema acima representa a logística do transporte no contexto intra e inter-regional da Amazônia. A partir da interpretação deste esquema, acrescido dos seus conhecimentos geográficos sobre o assunto, é correto afirmar que:

- o eixo hidroviário indicado com a letra A é a hidrovía Juruá-Teles Pires. A implantação dessa hidrovía é de grande relevância para a circulação de mercadorias entre os centros urbanos localizados ao longo de seu curso e ainda para o escoamento da produção de soja para o mercado externo.
- o corredor rodoviário indicado com a letra B é a BR 163 rodovia Cuiabá-Santarém. Sua abertura gerou grande impacto ambiental, haja vista que foram derrubadas extensas áreas de floresta nativa, além de ter provocado desterritorialização de grupos indígenas do oeste paraense.
- o corredor rodoviário assinalado com a letra C é a BR 364, uma importante rodovia diagonal do Brasil que se inicia em Brasília, passando por Goiás, Pará, Mato Grosso, Rondônia e Acre, sendo considerada uma rodovia de fundamental importância para o escoamento da produção de grãos e do ferro do sudeste do Pará.
- o eixo rodoviário assinalado com a letra D é a BR 010, conhecida popularmente como Transamazônica, é um dos mais importantes corredores de circulação de pessoas e mercadorias no interior da Amazônia, uma vez que atravessa todos os estados da região no sentido Leste-Oeste.

- e) a letra E assinala o grande eixo de circulação fluvial, que é o Rio Amazonas, importantíssimo para o transporte de pessoas e mercadorias na região, é totalmente navegável desde a suas nascentes na região andina até a sua foz. Ao longo de seu curso localizam-se importantes centros urbanos.

82 - (UEA AM)

Transporte hidroviário é o tipo de transporte aquaviário realizado nas hidrovias (são percursos pré-determinados para o tráfego sobre águas) para transporte de pessoas e mercadorias. As hidrovias de interior podem ser rios, lagos e lagoas navegáveis que receberam algum tipo de melhoria/sinalização/balizamento para que um determinado tipo de embarcação possa trafegar com segurança por esta via.

(www.transportes.gov.br)

Dentre as características do transporte hidroviário brasileiro de mercadorias estão:

- a) alto custo de construção e manutenção, agilidade com melhor custo benefício para pequenas distâncias e possibilidades de trajeto diversificadas.
- b) rapidez para percorrer grandes distâncias, capacidade de transporte limitada e, para cargas leves, elevado custo de operação e com baixos índices de acidente.
- c) grande capacidade de carga, facilidade para percorrer longas distâncias, dificuldade para superar superfícies acidentadas e alto custo para construção e manutenção.
- d) restrição ao transporte de produtos em estado líquido ou gasoso, baixo custo para o transporte em médias e longas distâncias, necessidade de estações de bombeamento e baixo risco de poluição.
- e) grande capacidade de carga, baixo custo de transporte e de manutenção, baixa flexibilidade, transporte lento e influenciado pelas condições climáticas.

83 - (UEG GO)

Para Estados caracterizados por grandes extensões territoriais, as ferrovias apresentam grandes vantagens. Se o Estado arca com custos elevados para a implantação de ferrovias, os gastos com

sua manutenção são baixos quando comparados com os custos de manutenção de extensas malhas rodoviárias. Quanto à gestão das ferrovias pelo Estado brasileiro, verifica-se que

- a) o Plano de Metas, de Juscelino Kubitschek, apesar de não contemplar a expansão do sistema ferroviário nacional, foi responsável pela implantação das linhas férreas que, na atualidade, transportam a produção dos grãos do Mato Grosso para o Porto de Santos.
- b) no Brasil, apesar da solicitação das grandes empresas mineradoras, o processo de privatização das ferrovias não foi iniciado. Somente em Minas Gerais, que apresenta a maior malha ferroviária, o processo de privatização foi implementado por meio do Programa de Aceleração do Crescimento.
- c) a ferrovia Norte-Sul vai passar pelos estados de Goiás, Tocantins, Mato Grosso, Pará e Maranhão. A implantação da ferrovia foi iniciada no governo da presidente Dilma Rousseff, e até o início de 2014 prevê-se que todos os trechos da ferrovia estarão em funcionamento.
- d) no Brasil a ferrovia foi um importante meio de transporte de cargas terrestres até meados do século XX. Os trens transportavam o café para os portos exportadores e levavam ferramentas, mão-de-obra e alimentos para as fazendas.

84 - (UEFS BA)

Uma matriz de transporte equilibrada entre as diversas modalidades facilita o trânsito de mercadorias e reduz o preço médio de produção de um país.

Com base nessa informação e nos conhecimentos sobre a circulação no espaço e a delimitação da geografia dos transportes e seu poder social, marque **V** nas afirmativas verdadeiras e **F**, nas falsas.

- () A infraestrutura de transporte inclui as vias aéreas, rodovias, hidrovias, ferrovias, dutovias, portos, estações e aeroportos.
- () O transporte marítimo oferece alto consumo de combustível por tonelada transportada, porém não proporciona riscos de poluição para os oceanos e os mares.
- () As principais redes de estradas de ferro do mundo são encontradas nas regiões temperadas do hemisfério Sul.
- () No Brasil, há um grande desequilíbrio na matriz de transporte, prevalecendo o modal rodoviário, caro e mais adequado às pequenas distâncias.

- () Nos países desenvolvidos, tanto nos de grande quanto nos de pequena extensão territorial, o transporte de mercadorias é feito, predominantemente, por meio de rodovias.

A alternativa que indica a sequência correta, de cima para baixo, é a

- a) V V F F V
- b) V F F V F
- c) V F V F V
- d) F V V V F
- e) F F F V V

85 - (UEPA)

“A extensão da Amazônia brasileira e sulamericana constitui imenso patrimônio de terras e de capital natural. Configuram-se, assim disputas pelo uso do território segundo interesses dos diferentes atores que impulsionam diferentes fronteiras na região. Tais conflitos, somados às imagens obsoletas que perduram sobre a organização e povoamento, dificultam formulação de políticas públicas”.

(FONTE: BECKER, B. K. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamoud, 2007. p. 125.)

No que diz respeito às principais disputas pelo uso do território, segundo interesses dos diferentes atores sociais, é correto afirmar que:

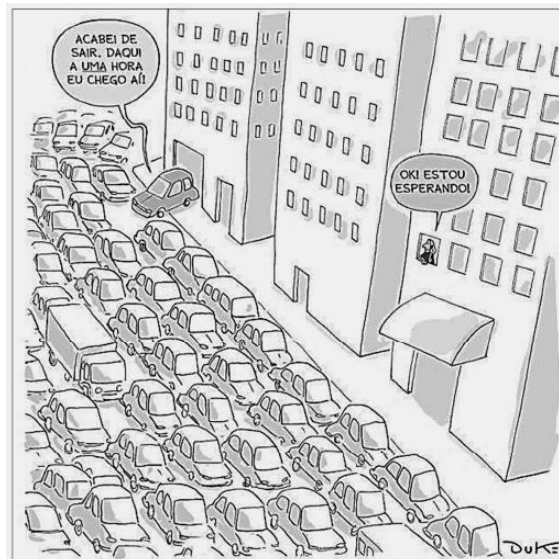
- a) corredores de conservação e corredores de transporte implementam, respectivamente, os modelos exógenos e endógenos orientados por políticas públicas paralelas e harmoniosas que envolvem as que são promovidas pelo Estado e os diversos atores sociais tradicionais da região.
- b) as redes de telecomunicações constituem elemento primordial para as relações locais globais na luta pela preservação da natureza, permitindo estabelecer uma aliança entre os interesses

globais, as populações locais e ambientalistas nacionais que combatem a expropriação e as mudanças estruturais geradas pelas políticas públicas nacionais.

- c) a abertura e o controle da região se fazem por meio das redes de informação, que só se materializam no território em pontos de concentração, necessariamente localizados nas cidades, facilitando o acesso à informação sobre o capital natural e o saber local aos grupos sociais locais, o que lhes garante as suas sobrevivências.
- d) em nível global, acentua-se a vertente da mercantilização da natureza, enquanto que em nível regional, a importância adquirida pelos atores sociais anteriormente excluídos (populações tradicionais e pequenos produtores) se ampliam devido ao enfraquecimento dos governos estaduais frente ao poder da União, que prima pela preservação da natureza.
- e) o modelo socioambiental é a solução geral para o desenvolvimento regional, pois se constitui numa inovação que tem se enfraquecido devido a sua precária articulação com as políticas públicas federais, regionais e estaduais, haja vista que se constitui na principal bandeira de luta dos grandes empresários internacionais.

86 - (IFGO)

Analise a imagem a seguir.



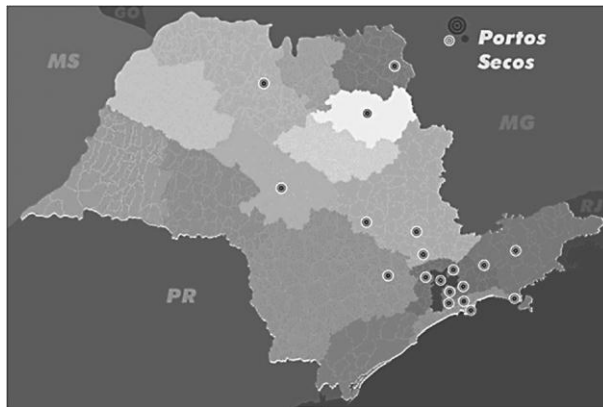
Disponível em: <<http://passageirourbano.wordpress.com/2013/01/31/consequencias/>>. Acesso em: 17 fev. 2014.

O congestionamento urbano é, principalmente, resultado

- a) do investimento estatal direto em transporte individual.
- b) das ruas estreitas das áreas centras das cidades.
- c) da falta de investimentos em transportes coletivos.
- d) do crescimento exagerado das cidades interioranas.
- e) da falta de projetos de arborização.

87 - (PUC RJ)

Portos Secos no Estado de São Paulo (2011)



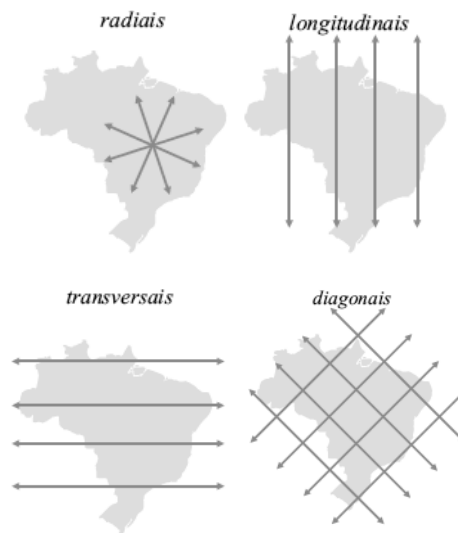
Disponível em: <<http://www.cidadespaulistas.com.br/prt/cnt/mp-portos-secos.htm>>. Acesso em: 24 jul. 2013.

O sistema portuário brasileiro está sendo reorganizado para eliminar parte dos gargalos infraestruturais que reduzem os investimentos nacionais e internacionais no país. Chama-se atenção, nesse processo, para o crescimento e valorização cada vez maior dos portos secos no território nacional. Porto seco é:

- a) um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por estrada, via férrea e/ou aérea, em zona fora do porto, geralmente no interior.
- b) uma estação aduaneira com o papel de salvaguardar todos os investimentos em tecnologias de ponta produzidos em território nacional.
- c) um silo que armazena, sem impostos, a mercadoria importada por investidores nacionais para o abastecimento agroalimentar do país.
- d) uma infraestrutura portuária fluvial que segue o curso dos principais rios estaduais para complementar o sistema portuário de cabotagem.
- e) um sistema intermodal de transporte ferroviário e metroviário que facilita a distribuição de bens para os aeroportos e portos do país.

88 - (UEA AM)

Observe os cartogramas que contêm padrões de distribuição de um elemento espacial importante para o desenvolvimento econômico do Brasil.



(Hervé Théry e Nely Aparecida Mello. *Atlas do Brasil*, 2005. Adaptado.)

Assinale a alternativa que indica corretamente o elemento espacial representado.

- a) Principais rios que cruzam o país.
- b) Direção das principais redes férreas.
- c) Dinâmica dos fluxos migratórios.
- d) Direção das principais rodovias federais.
- e) Redes de oleodutos e gasodutos.

89 - (UERN)

“Exportações devem atingir um saldo esperado e a balança comercial fechará com saldo positivo em 2014.”

(Nossas apostas para 2014. Revista Época, p. 163, 30/12/2013.)

Deixando de lado as previsões e apostas sobre as exportações brasileiras, é correto afirmar que

- a) os produtos primários continuam sendo mais exportados que os produtos industrializados. Destaque para o principal produto exportado: o café.
- b) um dos fatores que contribuem para o déficit comercial nas exportações são as altas taxas de juros em vigor no Brasil e a infraestrutura dos sistemas de transporte.
- c) há um equilíbrio entre os produtos exportados no Brasil, ou seja, os produtos básicos e os produtos industrializados contribuem de forma igualitária na balança comercial.
- d) o Rio Grande do Sul destaca-se como um dos quatro grandes corredores de exportação do Brasil, com terminal no Porto do Rio Grande, onde se destaca as exportações de café e minério de ferro.

90 - (UFG GO)

Como país sede da Copa do Mundo de 2014, o Brasil possui vários desafios, dentre os quais o de criar condições estruturais para sediar o evento. As 12 cidades sedes dos jogos, conforme tabela a seguir, estão distribuídas nas cinco regiões brasileiras e possuem diferentes colocações/níveis hierárquicos na rede urbana nacional.

Cidades dos jogos	População
São Paulo	11 253 503
Rio de Janeiro	6 320 446
Salvador	2 675 656
Brasília	2 570 160
Fortaleza	2 452 185
Belo Horizonte	2 375 151
Manaus	1 802 014
Curitiba	1 751 907
Recife	1 537 704
Porto Alegre	1 409 351
Natal	803 739
Cuiabá	551 098

Disponível em: <www.censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 mar. 2014. (Adaptado).

Considerando a rede urbana nacional e os dados apresentados na tabela, conclui-se que a maior parte dos jogos da Copa irão ocorrer em

- a) metrópoles nacionais, que exercem forte vínculo econômico em todo o território brasileiro, comandando a rede urbana nacional.
- b) metrópoles regionais, que funcionam como polo para variados centros regionais menores, com importância na sua região de origem.
- c) centros regionais, que exercem influência sobre as demais cidades da região em que se encontra, com destaque em alguns setores.
- d) metrópoles mundiais, que exercem influência além das fronteiras políticas do território nacional e impõem forte influência econômica nacional.
- e) capitais regionais, que funcionam como área de influência normalmente estadual, ocupando baixa posição hierárquica no sistema urbano.

91 - (UNIFICADO RJ)

O texto a seguir é a letra de um samba de enredo do G.R.E.S. Portela, do ano de 2000, de autoria de Amilton Damião, Ailton Damião, Edynel, Zezé do Pandeiro e Edinho Leal.

Trabalhadores do Brasil

O raiar de um novo dia

Desafia o meu pensar

Voltando à “Época de Ouro”

Vejo a luz de um tesouro

A Portela despontar, lá, laiá

Aclamado pelo povo, o “Estado Novo”

Getúlio Vargas anunciou

A despeito da censura

Não existe mal sem cura

Viva o trabalhador ô ô ô

[...]

Na letra do samba de enredo, faz-se menção à censura que, pelo texto da Constituição de 1937, passou a ser um recurso político

- a) legalizado para os meios de comunicação: rádio, jornais e cinema
- b) abolido para atender aos anseios da massa de trabalhadores sindicalizados
- c) desativado de acordo com os princípios liberais praticados no Estado Novo
- d) controlado de modo igualitário por partidos políticos da situação e da oposição
- e) nulo pela predominância do Legislativo sobre o Executivo da “Época de Ouro”

92 - (UNESP SP)

Rodo Cotidiano

A ideia lá comia solta

Subia a manga amarrotada social

No calor alumínio nem caneta nem papel

Uma ideia fugia

Era o rodo cotidiano

Espaço é curto quase um curral

Na mochila amassada uma quentinha abafada

Meu troco é pouco, é quase nada

Ô Ô Ô Ô Ô my brother

Não se anda por onde gosta

Mas por aqui não tem jeito, todo mundo se encosta

Ela some é lá no ralo de gente

Ela é linda mas não tem nome

É comum e é normal

Sou mais um no Brasil da Central

Da minhoca de metal que corta as ruas

Da minhoca de metal

É... como um concorde apressado cheio de força

Que voa, voa mais pesado que o ar

E o avião, o avião, o avião do trabalhador

Ô Ô Ô Ô Ô my brother

A letra da canção *Rodo Cotidiano*, do grupo *O Rappa*, oferece um olhar crítico sobre as condições de vida

- a) da pequena parte dos trabalhadores urbanos que têm acesso à alta qualidade dos serviços de transporte privado.
- b) da grande parte dos trabalhadores urbanos que vivenciam a baixa qualidade dos serviços de transporte público.
- c) da elite econômica nacional que sofre com a baixa qualidade dos serviços de transporte público.
- d) da classe dirigente nacional que usufrui de eficientes serviços de transporte privado.
- e) da grande parte dos trabalhadores rurais que enfrentam a baixa qualidade dos serviços de transporte público.

93 - (Unievangélica GO)

A mobilidade nas médias e grandes cidades brasileiras está cada vez mais complicada, com registro de engarrafamentos em qualquer horário do dia e agravado em horários de pico ou em situações de chuvas torrenciais.

Essa condição urbana impacta a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos.

Dentre as propostas sustentáveis para melhorar a mobilidade urbana, podemos destacar a seguinte:

- a) Liberação de financiamentos mais facilitados, especialmente para as classe C e D, para aquisição de automóveis movidos a etanol, que poluem menos.
- b) Incentivo ao deslocamento à pé, com a criação de pistas exclusivas para pedestres.
- c) Incentivo à emigração das grandes cidades para as médias, possibilitado pela descentralização industrial e ampliação da oferta de empregos.
- d) Melhoria no sistema integrado de transporte público, ampliação de ciclovias e reestruturação dos espaços de circulação dos transeuntes.

94 - (Unievangélica GO)

Os habitantes de regiões metropolitanas brasileiras sofrem com a dificuldade de mobilidade urbana. Os engarrafamentos já são comuns em qualquer horário do dia, mas em horários de pico ou em situações de chuvas torrenciais, a situação se agrava. Uma possibilidade para minorar os problemas de mobilidade e que impacta positivamente na saúde da população é o uso da bicicleta como meio de transporte.

Uma das dificuldades de se ampliar o uso desse meio de transporte está

- a) no alto custo desse tipo de veículo.
- b) na falta de desse tipo de veículo no mercado.
- c) na falta de ciclovias e de um sistema articulado com o transporte coletivo.
- d) no baixo impacto na fluidez no tráfego urbano.

95 - (ENEM)

No dia 28 de fevereiro de 1985, era inaugurada a Estrada de Ferro Carajás, pertencente e diretamente operada pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), na região Norte do país, ligando o interior ao principal porto da região, em São Luís. Por seus, aproximadamente, 900 quilômetros de linha, passam, hoje, 5353 vagões e 100 locomotivas.

Disponível em: <http://www.transportes.gov.br>. Acesso em 27 jul.

2010 (adaptado).

A ferrovia em questão é de extrema importância para a logística do setor primário da economia brasileira, em especial para porções dos estados do Pará e Maranhão. Um argumento que destaca a importância estratégica dessa porção do território é a

- a) produção de energia para as principais áreas industriais do país.
- b) produção sustentável de recursos minerais não metálicos.
- c) capacidade de produção de minerais metálicos.
- d) logística de importação de matérias-primas industriais.
- e) produção de recursos minerais energéticos.

96 - (ENEM)

O suíço Thomas Davatz chegou a São Paulo em 1855 para trabalhar como colono na fazenda de café Ibicaba, em Campinas. A perspectiva de prosperidade que o atraiu para o Brasil deu lugar a insatisfação e revolta, que ele registrou em livro. Sobre o percurso entre o porto de Santos e o planalto paulista, escreveu Davatz: “As estradas do Brasil, salvo em alguns trechos, são péssimas. Em quase toda parte, falta qualquer espécie de calçamento ou mesmo de saibro. Constatam apenas de terra simples, sem nenhum benefício. É fácil prever que nessas estradas não se encontram estalagens e hospedarias como as da Europa. Nas cidades maiores, o viajante pode naturalmente encontrar aposento confortável; nunca, porém, qualquer coisa de comparável à comodidade que proporciona na Europa qualquer estalagem rural. Tais cidades são, porém, muito poucas na distância que vai de Santos a Ibicaba e que se percorre em cinquenta horas no mínimo”.

Em 1867 foi inaugurada a ferrovia ligando Santos a Jundiaí, o que abreviou o tempo de viagem entre o litoral e o planalto para menos de um dia. Nos anos seguintes, foram construídos outros ramais ferroviários que articularam o interior cafeeiro ao porto de exportação, Santos.

DAVATZ, T. **Memórias de um colono no Brasil**. São Paulo:

Livraria Martins, 1941 (adaptado).

O impacto das ferrovias na promoção de projetos de colonização com base em imigrantes europeus foi importante, porque

- a) o percurso dos imigrantes até o interior, antes das ferrovias, era feito a pé ou em muare; no entanto, o tempo de viagem era aceitável, uma vez que o café era plantado nas proximidades da capital, São Paulo.
- b) a expansão da malha ferroviária pelo interior de São Paulo permitiu que mão-de-obra estrangeira fosse contratada para trabalhar em cafezais de regiões cada vez mais distantes do porto de Santos.
- c) o escoamento da produção de café se viu beneficiado pelos aportes de capital, principalmente de colonos italianos, que desejavam melhorar sua situação econômica.
- d) os fazendeiros puderam prescindir da mão-de-obra europeia e contrataram trabalhadores brasileiros provenientes de outras regiões para trabalhar em suas plantações.
- e) as notícias de terras acessíveis atraíram para São Paulo grande quantidade de imigrantes, que adquiriram vastas propriedades produtivas.

97 - (ENEM)

A soma do tempo gasto por todos os navios de carga na espera para atracar no porto de Santos é igual a 11 anos – isso, contanto somente o intervalo de janeiro a outubro de 2011. O problema não foi registrado somente neste ano. Desde 2006 a perda de tempo supera uma década.

Folha de S. Paulo, 25 dez. 2011 (adaptado).

A situação descrita gera consequências em cadeia, tanto para a produção quanto para o transporte. No que se refere à territorialização da produção no Brasil contemporâneo, uma dessas consequências é a

- a) realocação das exportações para o modal aéreo em função da rapidez.
- b) dispersão dos serviços financeiros em função da busca de novos pontos de importação.
- c) redução da exportação de gêneros agrícolas em função da dificuldade para o escoamento.
- d) priorização do comércio com países vizinhos em função da existência de fronteiras terrestres.
- e) estagnação da indústria de alta tecnologia em função da concentração de investimentos na infraestrutura de circulação.

98 - (ENEM)

De todas as transformações impostas pelo meio técnico-científico-informacional à logística de transportes, interessa-nos mais de perto a intermodalidade. E por uma razão muito simples: o potencial que tal “ferramenta logística” ostenta permite que haja, de fato, um sistema de transportes condizente com a escala geográfica do Brasil.

HUERTAS. D. M. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira.
Revista Transporte y Territorio.
Universidade de Buenos Aires, n. 3, 2010 (adaptado).

A necessidade de modais de transporte interligados, no território brasileiro, justifica-se pela(s)

- a) variações climáticas no território, associadas à interiorização da produção.
- b) grandes distâncias e a busca da redução dos custos de transporte.
- c) formação geológica do país, que impede o uso de um único modal.
- d) proximidade entre a área de produção agrícola intensiva e os portos.
- e) diminuição dos fluxos materiais em detrimento de fluxos imateriais.

99 - (ENEM)

A urbanização brasileira, no início da segunda metade do século XX, promoveu uma radical alteração nas cidades. Ruas foram alargadas, túneis e viadutos foram construídos. O bonde foi a primeira vítima fatal. O destino do sistema ferroviário não foi muito diferente. O transporte coletivo saiu definitivamente dos trilhos.

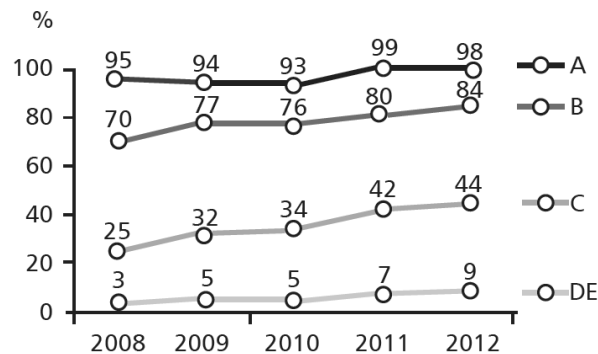
JANOT, L. F. **A caminho de Guaratiba.**
Disponível em: www.iab.org.br. Acesso em: 9 jan. 2014 (adaptado).

A relação entre transportes e urbanização é explicada, no texto, pela

- a) retirada dos investimentos estatais aplicados em transporte de massa.
- b) demanda por transporte individual ocasionada pela expansão da mancha urbana.
- c) presença hegemônica do transporte alternativo localizado nas periferias das cidades.
- d) aglomeração do espaço urbano metropolitano impedindo a construção do transporte metroviário.
- e) predominância do transporte rodoviário associado à penetração das multinacionais automobilísticas.

100 - (CEFET MG)

Considere a porção de domicílios com computador por classe social no Brasil.



Fonte: BRASIL. CETIC. Pesquisa sobre o uso das Tecnologias de Informação e Comunicação no Brasil. TIC domicílios, 2012.

Considerando-se a classe que obteve o maior aumento percentual, de 2008 para 2012, **NÃO** é uma justificativa para esse incremento, a

- a) expansão acentuada do crédito.
- b) ampliação do mercado consumidor.
- c) extinção dos impostos das indústrias.

- d) satisfação da demanda reprimida de bens duráveis.

101 - (Fac. Direito de Sorocaba SP)

No agronegócio brasileiro, por conta da deficiência no transporte, calcula-se que US\$ 2,5 bilhões por ano sejam perdidos. Com 8,5 milhões de quilômetros quadrados, o Brasil possui um sistema de transporte caótico e sem planejamento que leve em conta a racionalidade. O transporte de cargas no país anda devagar, com grande dificuldade.

(<http://urbana-pe.com.br/gargalos-nos-transportes>)

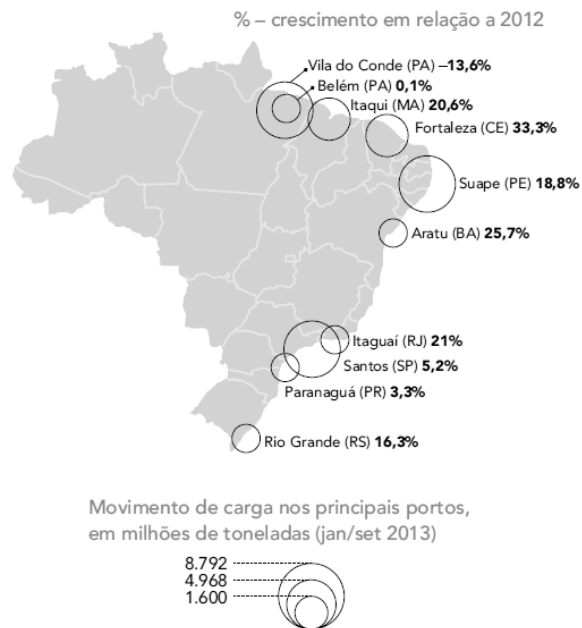
Sobre a matriz de transportes brasileira, é correto afirmar que

- a) as hidrovias são pouco utilizadas para cargas por serem consideradas morosas.
- b) as rodovias, com problemas de conservação, atendem cerca de 50% do território brasileiro.
- c) as ferrovias, após a privatização, têm aumentado o volume de cargas transportadas.
- d) as hidrovias são pouco utilizadas porque se concentram no Sudeste do país.
- e) as rodovias têm a relação custo/velocidade semelhante à apresentada pelas ferrovias.

102 - (UERJ)

Novos caminhos pelo mar

Mesmo com a economia brasileira crescendo pouco, um setor se expande de forma vigorosa, com taxas “chinesas”: a cabotagem, ou o transporte interno de cargas pelo mar, que avançou 7,7% só nos primeiros nove meses de 2013, frente ao mesmo período de 2012. O incremento é mais sentido na área nobre do setor de cargas, os produtos transportados por contêineres, nos quais está o maior valor agregado. No período, a taxa de expansão desse segmento foi de 28%.



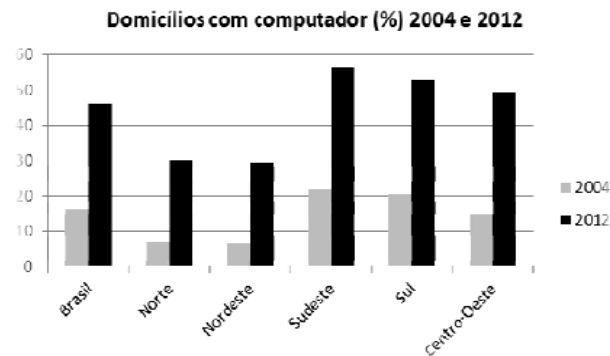
Adaptado de *O Globo*, 12/01/2014.

Com base nos dados apresentados, o ritmo do crescimento da cabotagem pode ser explicado pela característica da organização socioespacial brasileira indicada em:

- a) portos separados por distância reduzida
- b) estradas presentes ao longo do território
- c) cultivos direcionados ao mercado mundial
- d) populações concentradas em faixa litorânea

103 - (UFGD MS)

Analise o gráfico a seguir e assinale a alternativa correta.



Fonte (IBGE, PNAD, 2012).

- As disparidades regionais diminuíram no intervalo de oito anos, fazendo com que a diferença entre sudeste e nordeste diminuísse.
- As disparidades regionais se mantiveram no intervalo de oito anos, permanecendo as diferenças regionais.
- As disparidades regionais diminuíram no intervalo de oito anos, fazendo com que a diferença entre as regiões se mantivessem.
- As disparidades regionais aumentaram no intervalo de oito anos, fazendo com que a diferença entre sudeste e nordeste aumentasse.
- As disparidades regionais foram totalmente superadas no intervalo de oito anos, fazendo com que a diferença entre as regiões diminuísse.

104 - (UNIMONTES MG)

Monitoramento de aeronaves em voos por radar



Fonte: <http://www.flightradar24.com>. Acesso em 16-8-2014.

Sobre a figura acima, assinale a alternativa CORRETA.

- a) O maior fluxo de aeronaves ocorre entre as regiões mais ricas, pois nesses espaços se tem a melhor infraestrutura aeroportuária e maior número de passageiros.
- b) O baixo fluxo de aeronaves entre o Brasil e seus países vizinhos está relacionado à presença da cordilheira dos Andes como barreira natural.
- c) O estado do Pará possui a menor quantidade de aviões em seu espaço aéreo, uma vez que não possui aeroporto com capacidade para pouso de grandes aeronaves.
- d) O transporte aéreo, por ser pouco acessível, faz com que a quantidade de voos sobre a região andina seja muito pequena.

105 - (UECE)

Com relação à estruturação da rede de transportes no território brasileiro, assinale a opção INCORRETA.

- a) Existe uma baixa densidade da malha ferroviária no País, sobretudo no que diz respeito ao transporte de passageiros.
- b) O sistema rodoviário, considerado o principal sistema logístico modal do País, apresenta rodovias em boas condições, sobretudo aquelas que estão administradas pelo setor público.
- c) O setor hidroviário, de grande importância para este tipo modal, consegue transportar grandes quantidades de mercadorias com baixo impacto ambiental. Seus trechos mais importantes estão situados no sudeste e no sul do País.
- d) Os efeitos operacionais da reforma portuária no Brasil residem no aumento da produtividade dos portos, possibilitado pelos investimentos setoriais e alocação de recursos do governo federal para a construção de novas instalações portuárias.

106 - (UniCESUMAR SP)

O geógrafo Milton Santos costumava chamar a capacidade de um território qualquer de permitir a circulação de bens e relações sociais de *fluidez do território*. Considerando o território brasileiro sob esse ponto de vista podemos afirmar que

- a) relações sociais alimentam-se tanto da circulação de informações quanto da de bens com fisicabilidade e volume (mercadorias, por exemplo), mas é nesse último aspecto que o território brasileiro é muito mais fluido.
- b) o território é bem fluido, pois nas grandes extensões as infraestruturas custam menos pelo ganho de escala nas grandes distâncias, e também pela pequena proporção de obstáculos gerados pelos ambientes construídos.
- c) o fato de o território ser mais fluido em relação à circulação de mercadorias e pessoas se deve ao fato de que as infraestruturas para essa finalidade são mais baratas do que as de circulação de informações, como prova o aumento da circulação aeroviária no país.
- d) quanto às informações, o território é bem fluido, pois nas últimas décadas ele foi equipado diretamente com infraestruturas de comunicação, mas também porque o advento dos satélites fez com que as informações chegassem às localidades mais afastadas.
- e) a facilidade de se fazer estradas de rodagem por todo o território brasileiro é um dado importante na conquista da fluidez do território, algo que vem sendo demonstrado pelo aumento da densidade da rede rodoviária do país no seu interior mais desabitado.

107 - (UNCISAL AL)

Em um debate sobre o futuro do setor de transporte de Maceió com trânsito intenso e complicado, foi apresentado um conjunto de propostas. Entre as propostas reproduzidas abaixo, aquela que atende, ao mesmo tempo, às implicações sociais e ambientais presentes nesse setor é

- a) proibir o uso de combustíveis produzidos a partir de recursos naturais.
- b) promover a substituição de veículos a diesel por veículos a gasolina.
- c) incentivar a substituição do transporte individual por transportes coletivos.
- d) aumentar a importação de diesel para substituir os veículos a álcool.
- e) diminuir o uso de combustíveis voláteis devido ao perigo que representam.

108 - (UNESP SP)

Analise as charges.



(www.comerciodojahu.com.br)



(www.tudoemdia.com)

As charges permitem que se faça uma abordagem ao mesmo tempo crítica e irônica dos meios de comunicação de massa e da vida nas cidades no período atual. Dentre os assuntos que podem ser diretamente associados aos problemas abordados pelas charges estão:

- a) o cumprimento pelos meios de comunicação de seu papel de noticiar o real cotidiano das cidades e o fortalecimento da segurança pública em detrimento da privada.
- b) o papel da mídia na propagação da sensação de insegurança junto à população e o surgimento de atividades, produtos e serviços vinculados à segurança privada.
- c) a influência restrita dos meios de comunicação sobre o cotidiano das cidades e a produção de um novo urbanismo expresso na valorização dos espaços públicos.
- d) a influência passiva da mídia sobre o comportamento e a vida das pessoas nas cidades e a regressão de produtos, serviços e atividades ligadas à segurança privada.
- e) a difusão de informações sensacionalistas pela mídia e a intensificação da convivência entre pessoas na cidade.

109 - (FCM MG)

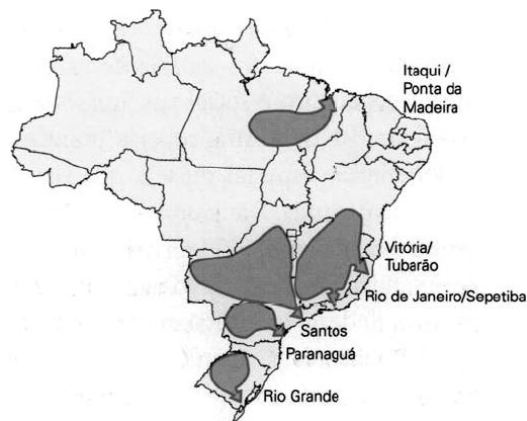
O Brasil tem um dos maiores índices globais de uso diário de smartphones (cerca de uma hora e meia). Segundo a psicóloga ocupacional Christine Grant, do Centro de pesquisas em psicologia e comportamento da Universidade Coventry (Grã-Bretanha), "Os impactos negativos dessa cultura do 'sempre ligado' são que a sua mente nunca descansa, você não dá ao seu corpo o tempo para se recuperar e fica sempre estressado". O alerta diz respeito também ao uso excessivo de outros dispositivos, como computadores, tablets e TVs de tela plana, que pode provocar danos a longo prazo. Com relação à intensidade do uso desses aparelhos no dia a dia, é correto dizer, EXCETO:

- a) As mulheres causam especial preocupação, pois muitas passam o dia trabalhando, voltam para casa para cuidar dos filhos e ainda fazem uma jornada extra no computador antes de dormir.
- b) Estar "sempre ligado" propicia a manutenção do equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, pois possibilita que estejamos disponíveis a qualquer hora ou lugar, o que é fonte de conforto para o indivíduo.

- c) Estar sempre conectado cria mais estresse no ambiente de trabalho porque as pessoas estão tendo de englobar uma quantidade maior de informações e meios de comunicação, e é difícil gerenciar tudo.
- d) O problema tende a se acentuar à medida que nos tornamos cada vez mais inseparáveis de tablets e smartphones - e as consequências podem ser ruins para nossa capacidade de ler, aprender e executar tarefas.

110 - (UNIFICADO RJ)

CORREDORES DE EXPORTAÇÃO



THÈRY, H.; MELLO, N. Atlas do Brasil. São Paulo: EDUSP, 2008, p. 270.

No mapa, estão assinaladas áreas dinâmicas do território brasileiro decorrentes da política nacional que previa a(o)

- a) adensamento contíguo entre os trechos da fronteira marítima
- b) progressiva integração econômica entre as macrorregiões
- c) desenvolvimento sustentável das áreas agrícolas modernas
- d) modernização técnica dos territórios das Superintendências Regionais
- e) conexão efetiva das regiões produtoras com os portos

111 - (UNICAMP SP)

Sistema de Cabotagem no Brasil



(Fonte: <http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/cabotagem.html>.)

Sobre o papel da cabotagem no processo de formação do território brasileiro, é correto afirmar:

- a) A cabotagem viabilizou o comércio marítimo entre os principais portos do território no período colonial. Todavia, esse sistema de transporte veio a encerrar suas atividades no final do século XIX, quando o transporte ferroviário passou a responder por todas as trocas interprovinciais.
- b) A cabotagem consistiu num primitivo sistema de transportes do início da colonização, articulando os portos das principais cidades. Trata-se de um elemento primordial para a formação do território brasileiro, pois permitiu sua precoce unificação e completa articulação inter-regional.
- c) A cabotagem teve importante papel no longo processo de formação do território brasileiro, transportando pessoas, mercadorias e informações entre os principais portos desde o período colonial. No século XX, perdeu importância para o sistema de transporte rodoviário.
- d) A cabotagem foi implantada no Brasil no final do século XIX, fazendo uso de modernos navios a vapor para articular o comércio interprovincial. Atualmente, concorre com os sistemas ferroviário e rodoviário para transportar cargas, particularmente aquelas containerizadas.

TEXTO: 1 - Comum à questão: 112

As reportagens abaixo apontam um novo papel do Brasil nas relações internacionais, particularmente na América do Sul, a partir da expansão de sua economia.

Brasil avança na América do Sul

A estratégia do governo de reafirmar a presença do Brasil na América do Sul, aliada ao processo de internacionalização de empresas brasileiras, está fazendo com que o apelido de “Gigante do Sul” saia dos discursos e vire realidade. A expansão econômica para os países vizinhos se deve, do lado do governo, à estratégia de reafirmar a presença do Brasil no continente e, do lado das empresas, ao caminho natural da internacionalização pela proximidade do mercado.

(Adaptado de CAETANO, Valdez. O Globo, 23/05/2005.)

Ministério admite pior cenário

O Ministério das Minas e Energia afirmou ontem que o governo brasileiro está bastante preocupado com a situação na Bolívia, onde milhares de camponeses cercaram a capital, La Paz, em protestos exigindo a nacionalização do setor de hidrocarbonetos. A Petrobras vem operando na Bolívia desde 1996 e é hoje a maior empresa do país, onde investiu US\$1,5 bilhão.

(Adaptado de SCOFIELD, Gilberto. O Globo, 26/05/2005.)

112 - (UERJ)

O sistema de transporte, parte integrante do sistema logístico, é essencial para o crescimento da presença brasileira em outros países.

Tal sistema é estruturado no espaço sulamericano, basicamente, a partir do processo de:

- a) circulação livre de mão-de-obra
- b) unificação jurídica do sistema modal
- c) nacionalização progressiva dos mercados
- d) articulação gradual de etapas de produção

TEXTO: 2 - Comum à questão: 113

Quando pensamos em comunicação, lembramo-nos da fala e da escrita, que são modos humanos de trocar informações. Os animais podem não ser capazes de falar ou dominar técnicas de linguagens avançadas, mas eles certamente possuem outros meios de se comunicar. O som da baleia, o uivo dos lobos, o coaxar dos sapos, o piar dos pássaros e até mesmo a dança agitada das abelhas ou o abanar de rabo de cachorros estão entre as diversas formas pelas quais os animais comunicam-se.

As questões apresentam-se integradas pelo tema "Comunicação", que nos faz refletir sobre as várias formas de comunicação entre os seres de uma mesma espécie e também sobre a evolução das formas de comunicação humana desde os primórdios. Segundo Steven Mithen*, milhões de anos foram necessários para que a mente humana evoluísse. Os indícios desse longo processo de evolução estão hoje presentes em nosso comportamento, nas formas usadas para a comunicação, tais como a pedra, as pinturas, a escrita e até mesmo a forma como convivemos e como conversamos no cotidiano.

*texto referido: Mithen, Steven. *A pré-história da mente*. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

Esse fato pode ser observado na tirinha seguinte, em que Helga dialoga com sua filha na presença de seu marido, Hagar.

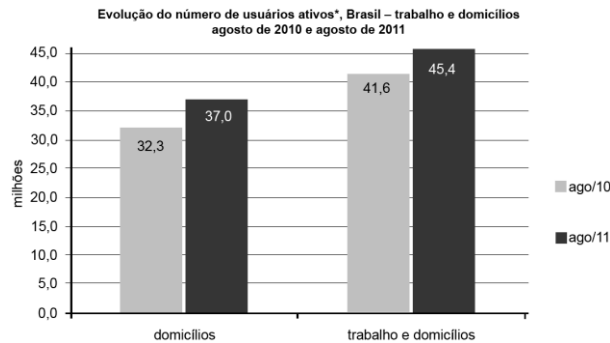


(Hagar, o Horrível. Disponível no site <http://molrelaxo.blog.com> Acesso em: 18.09.2012.)

113 - (FATEC SP)

A comunicação via Internet, especialmente nos bate-papos, possibilitou um novo canal de comunicação entre as pessoas, e o Brasil tem se consolidado como um mercado de elevada utilização de *sites* sociais.

Em agosto de 2011, do total de 61,2 milhões de pessoas com acesso à Internet no trabalho ou em domicílios, 45,4 milhões foram usuários ativos.



Fonte: NetView -- IBOPE Nielsen Online

(http://www.ibope.com.br/calandraWeb/servlet/CalandraRedirect?temp=6&proj=PortalIBOPE&pub=T&nome=home_materia&db=caldb&docid=C2A2CAE41B62

E75E83257907000EC04F Acesso em: 13.09.2011. Adaptado)

*Usuário ativo é a pessoa com 2 anos ou mais de idade que acessou a Internet pelo menos uma vez em agosto.

De acordo com as informações do texto e do gráfico, analise as afirmações:

- I. Considerando somente os usuários ativos em domicílios, entre agosto de 2010 e agosto de 2011, houve um aumento de 15%, aproximadamente.
- II. Considerando somente os usuários ativos no trabalho, entre agosto de 2010 e agosto de 2011, houve um aumento acima de 10%.
- III. E m agosto de 2011, do total de 61,2 milhões de pessoas com acesso no trabalho ou em domicílios, 15,8 milhões não foram usuários ativos.

É correto o que se afirma em

- a) I , apenas.
- b) II , apenas.
- c) I e III, apenas.
- d) II e III, apenas.
- e) I , II e III.



GABARITO:

1) Gab: C

2) Gab: B

3) Gab: D

4) Gab: A

5) Gab: C

6) Gab: A

7) Gab: E

8) Gab: E

9) Gab: E

10) Gab: B

11) Gab: B

12) Gab: D

13) Gab: B

14) Gab: A

15) Gab: D

16) Gab:

a) – menores custos para maiores distâncias (frete mais baratos)

– economia com combustível (maior volume de carga transportada)

– manutenção mais barata.

b) – meio de transporte mais rápido

– menor custo de implantação

– estímulo governamental - política rodoviarista

– grande desenvolvimento da indústria

automobilística e o sucateamento da rede ferroviária.

17) Gab: A

18) Gab: B

19) Gab: C

20) Gab: E

21) Gab: E

22) Gab: E

23) Gab: E

24) Gab: C

25) Gab: B

26) Gab: D



27) Gab: A

52) Gab: D

40) Gab: E

28) Gab: B

53) Gab: D

41) Gab: B

29) Gab: E

54) Gab: B

42) Gab: C

30) Gab: C

55) Gab: B

43) Gab: B

31) Gab: B

56) Gab: C

44) Gab: B

32) Gab: A

57) Gab: D

45) Gab: A

33) Gab: D

58) Gab: B

46) Gab: E

34) Gab: A

59) Gab: C

47) Gab: D

35) Gab: B

60) Gab: C

48) Gab: B

36) Gab: B

61) Gab: C

49) Gab: C

37) Gab: D

62) Gab: B

50) Gab: D

38) Gab: D

63) Gab: B

51) Gab: E

39) Gab: A

64) Gab: C



- | | | |
|------------|------------|-------------|
| | 77) Gab: A | |
| 65) Gab: E | | 90) Gab: B |
| | 78) Gab: D | |
| 66) Gab: C | | 91) Gab: A |
| | 79) Gab: B | |
| 67) Gab: C | | 92) Gab: B |
| | 80) Gab: D | |
| 68) Gab: A | | 93) Gab: D |
| | 81) Gab: B | |
| 69) Gab: C | | 94) Gab: C |
| | 82) Gab: E | |
| 70) Gab: E | | 95) Gab: C |
| | 83) Gab: D | |
| 71) Gab: C | | 96) Gab: B |
| | 84) Gab: B | |
| 72) Gab: C | | 97) Gab: C |
| | 85) Gab: B | |
| 73) Gab: B | | 98) Gab: B |
| | 86) Gab: C | |
| 74) Gab: B | | 99) Gab: E |
| | 87) Gab: A | |
| 75) Gab: A | | 100) Gab: C |
| | 88) Gab: D | |
| 76) Gab: A | | 101) Gab: C |
| | 89) Gab: B | |



102) Gab: D

106) Gab: D

110) Gab: E

103) Gab: A

107) Gab: C

111) Gab: C

104) Gab: A

108) Gab: B

112) Gab: D

105) Gab: B

109) Gab: B

113) Gab: C